

g $\frac{75}{17}$



2007055024

13.
17.
1

А. ВЕРИЩАГИНЪ.

Значеніе путей сообщенія въ дѣль
колонизаціи и развитіи черномор-
скаго прибрежья Кавказа.

СООБЩЕНІЕ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВОЛЬНОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ОБЩЕ-
СТВУ ВЪ ЗАСѢДАНІИ И ОТДѢЛЕНІИ ВЪ ФЕВРАЛѢ 1878 Г.]

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ТИПОГРАФІЯ ТОВАРИЩЕСТВА «ОБЩЕСТВЕННАЯ ПОЛЬЗА»,
по Большой Подъяческой, д. № 39.

1878.



ЗНАЧЕНИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ВЪ ДѢЛѢ КОЛОНИЗАЦІИ И РАЗВИТІИ ЧЕРНОМОРСКАГО ПРИБРЕЖЬЯ КАВКАЗА.

Мм. гг. Императорское Вольное Экономическое Общество, по выслушаніи въ общемъ собраніи, 19-го января, моего доклада «Черноморское побережье Кавказа и его колонизація», опредѣлило—возбужденный мною вопросъ о колонизаціи упомянутаго побережья, какъ вопросъ политико-экономическій, передать для разработки въ III Отдѣленіе Общества.

Сознавая трудность, даже невозможность разсмотрѣнія вопроса о колонизаціи въ полномъ его объемѣ, въ настоящемъ докладѣ я ставлю себѣ задачею—выяснить вамъ, мм. гг. *значение путей сообщенія въ дѣлѣ колонизаціи и развитіи Черноморскаго побережья Кавказа.*

Императорскимъ обществомъ для содѣйствія русскому торговому мореходству въ 1876 году былъ возбужденъ вопросъ — *объ улучшеніи морскихъ сообщеній на западномъ побережьи Кавказа.* Членъ-дѣлопроизводитель упомянутаго общества, г. Вальдемаръ, по окончаніи поѣздки своей на Кавказъ, лѣтомъ 1876 года, представилъ Обществу докладъ, въ которомъ привелъ данныя—«о невыгодности существующаго въ этомъ краѣ морскаго сообщенія, въ особенности посредствомъ *гребной флотиліи*». По мнѣнію г. Вальдемара, эта «гребная флотилія» не имѣетъ ни *настоящаго*, ни *будущаго*,—вслѣдствіе чего онъ приходитъ къ

заключенію, что «слѣдовало бы вовсе прекратить расходъ въ пользу гребной флотиліи, какъ только казнѣ удастся въ замѣнъ доставить краю пароходныя сообщенія три раза въ недѣлю въ оба конца». Затѣмъ, г. Вальдемаръ полагаетъ, что, «употребивъ выдаваемые нынѣ для гребной флотиліи суммы на конкуренцію пароходовъ, именно по 70,000 рублей въ годъ, возможно будетъ въ теченіи пяти лѣтъ навсегда обезпечить кавказское побережье пароходнымъ сообщеніемъ, безъ дальнѣйшей казенной поддержки».

Правленіе упомянутаго общества, руководясь данными о западномъ побережьи Кавказа, изложенными въ докладѣ г. Вальдемара, въ засѣданіи отъ 7-го января истекшаго 1877 года, постановило:—«Испросить мнѣніе профессоровъ народнаго хозяйства въ русскихъ университетахъ по *тремъ* вопросамъ, имѣющимъ значеніе какъ для западныхъ побережій Кавказскаго края, такъ и для финансовыхъ интересовъ казны».

Для обсужденія были предложены слѣдующіе вопросы:

1) «Слѣдуетъ ли вообще рекомендовать кавказскому начальству дорого стоящій опытъ учрежденія матросскаго цеха на изложенныхъ въ докладѣ основаніяхъ?

2) Не слѣдуетъ ли предпочесть поддержаніе большихъ пароходныхъ судовъ, если при пятилѣтней для нихъ субсидіи, ежегодно въ размѣрѣ 70,000 рублей, есть надежда навсегда обезпечить кавказское побережье довольно частыми и относительно дешевыми срочными пароходными сообщеніями?

3) Какая мѣра вообще выгоднѣе для казны и для кавказскаго побережья:—поддерживать ли гребную флотилію (все равно, съ упомянутой реформой или безъ всякой реформы), какъ до сихъ поръ, на неопредѣленное время, или же поддержать въ продолженіи пяти лѣтъ, какъ выше изложено, конкуренцію пароходовъ суммами, выдаваемыми нынѣ для гребной флотиліи, въ вѣрномъ разчетѣ, что потомъ уже не будетъ нужна никакая поддержка пароходства по кавказской линіи?»

Отвѣты на означенные вопросы г.г. профессоровъ: Ю. Микшевича, Н. Бунге, И. Бабста, И. Горлова и А. Чупрова были напечатаны въ № 89 «Русскихъ Вѣдомостей», за истекшій годъ.

Не находя нужнымъ утомлять вашего, М.м. Г.г., вниманія изложеніемъ содержанія отвѣтовъ упомянутыхъ г.г. профессоровъ и, тѣмъ болѣе, не желая входить въ какой бы то ни было ихъ разборъ, я нахожу умѣстнымъ привести здѣсь лишь тѣ положенія, которыя сами собою вытекаютъ изъ этихъ отвѣтовъ.

Положенія слѣдующія:

1) Финансовая и народохозяйственная политика должна всегда и всюду руководствоваться «бережливостью».

2) «Гребная флотилия», существующая на западном кавказском побережьи, учрежденная и содержимая казною, не принесла существенной пользы; поглотивъ непроизводительно до 400,000 рублей, она ни мало не содѣйствовала въкорененію и развитію мореходства и судостроенія.

3) «Учрежденіе матросскаго цеха» представляется дѣломъ безполезнымъ и потому не желательно, такъ какъ это повело бы къ сосредоточенію торговаго движенія на ничтожныхъ каботажныхъ судахъ, не способныхъ удовлетворить справедливымъ требованіямъ дешевизны и удобства.

4) «Западное кавказское побережье» до тѣхъ поръ, пока тамъ не будетъ выстроено нѣсколько портовъ, по своимъ естественнымъ условіямъ способствуетъ болѣе «пароходству», а не «каботажу».

5) «Русское общество пароходства и торговли», совершающее свои рейсы по Черному морю, не оправдало ожидаемой отъ него пользы, — оно не содѣйствовало развитію морскихъ сообщеній, пренебрегаетъ привлеченіемъ мелкихъ грузовъ и не сочувствуетъ интересамъ прибрежнаго населенія, а потому слѣдуетъ: — или «заставить» это общество, получающее субсидію, оказывать дѣйствительныя услуги установленіемъ правильныхъ рейсовъ и взиманіемъ платы по умѣренному тарифу, или же — «создать ему пароходную конкуренцію».

6) Затрачиваемую нынѣ ежегодно сумму въ 70,000 рублей на содержаніе гребной флотилии, за упраздненіемъ послѣдней, всего бы лучше было назначить въ субсидію «новому пароходному обществу», которое, при надлежащей экономіи и заботливости о привлеченіи грузовъ, въ состояніи будетъ конкурировать съ русскимъ обществомъ пароходства и торговли, и въ «пятилѣтній» періодъ времени поставить «пароходство по кавказской линіи» на такую степень, что, съ одной стороны, кавказское побережье будетъ уже обезпечено правильными сообщеніями и дешевою доставкой грузовъ, а съ другой — казна не будетъ уже имѣть надобности оказывать пароходству денежной поддержки.

Таковы, мм. гг., «положенія», вытекающія изъ отвѣтовъ гг. профессоровъ, — но, къ сожалѣнію, эти положенія — *ошибочны*. Ошибочны они потому именно, что отвѣты гг. профессоровъ основаны были лишь на докладѣ г. Вальдемара, въ которомъ далеко не достаточно данныхъ, въ особенности для постановки та-

нихъ серьезныхъ вопросовъ, какими представляются вышеприведенные вопросы, предложенные для разрѣшенія. Г. Вальдемаръ не потрудился изучить, какъ слѣдовало, не только настоящаго положенія разсматриваемаго края, но даже и самаго вопроса—о *существующихъ* морскихъ сообщеніяхъ.

Взглядъ г. Вальдемара на *гребную флотилію* и на ея значеніе, для западнаго кавказскаго побережья, крайне не обстоятеленъ. Насчитывая въ гребной флотиліи: *31 фелюку* (рыбачьи лодки, поднимающія 200—400 пудовъ товара), *9 баркасовъ* (парусныя суда, поднимающія 700—1,000 пудовъ груза) и *3 кочермы* (тоже парусныя суда, поднимающія 1,000 — 1,500 пудовъ груза), г. Вальдемаръ въ своемъ докладѣ говоритъ: — «*Вся гребная флотилія, требующая 150 человѣкъ экипажа, поднимаетъ не болѣе 21,000 пудовъ, или 336 тоннъ, или 140 до 168 ластъ, — т.-е. столько, сколько поднимаетъ одно порядочное каботажное судно, прочно построенное около Херсона за десять тысячъ рублей и требующее 15 человѣкъ экипажа* *). Задавшись ничтожностію *емлстимости* *грузовъ*, какіе можетъ поднять гребная флотилія, г. Вальдемаръ говоритъ, что — «услуга такихъ маленькихъ судовъ всегда обойдется чрезвычайно дорого, такъ что подобный флотъ навсегда лишенъ возможности *дешево возить товаръ*, т.-е. значительно содѣйствовать *экономическому* развитію края. Скромная задача гребной флотиліи можетъ быть вполне замѣнена *пароходами*, которые будутъ поддерживать за болѣе умеренную плату, чѣмъ гребная флотилія, не только маловажныя сообщенія съ ближайшими побережьями, но и сообщенія съ такими центрами торговли, какъ Поти, Керчь, Таганрогъ, Севастополь и Одесса. Тѣ 70,000 рублей, которые, по моимъ (г. Вальдемара) справкамъ, казна употребляетъ теперь ежегодно на содержаніе гребной флотиліи, вполне достаточны для того, чтобы, *упразднивши эту флотилію*, прибавить къ одному рейсу въ недѣлю, который съ 1877 года обязательно будутъ совершать пароходы русскаго общества парох. и торговли по кавказской линіи, еще два рейса въ недѣлю, поручивши ихъ, за упомянутые 70,000 рублей въ годъ, *другому надежному частному обществу*. Организовавши *конкуренцію*, — говоритъ г. Вальдемаръ, — правительство разомъ измѣнило бы къ лучшему положеніе дѣлъ на западномъ побережьи Кавказа; фрахты и пассажирская плата уменьшились бы мѣстами вдвое и втрое, что *сдѣлало бы возможнымъ* взяться за вывозъ той мас-

*) Докладъ г. Вальдемара стр. 25.

сы кавказскихъ произведеній, фруктовъ и проч., которая теперь остается почти безъ употребленія, за невозможностію ихъ вывоза. Закинула бы новая жизнь на этихъ богатыхъ побережьяхъ, могущихъ питать самое густое населеніе. Обезпеченныя сообщенія привели бы сюда много жителей столицъ и внутренней Россіи, съ ихъ капиталами, могущими здѣсь найти гораздо болѣе выгодное помѣщеніе, чѣмъ на маленькомъ пространствѣ около Ялты *).

Изъ приведенной мною выписки, какъ это очевидно для всякаго, смыслъ и желанія г. Вальдемара заключаются въ слѣдующихъ немногихъ словахъ: — *уничтожить* гребную флотилію, — на отпускаемая ей 70,000 рублей *создать конкуренцію* русскому обществу пароходства и торговли, и тогда (по мнѣнію г. Вальдемара) *закинутъ* новая жизнь на этихъ богатыхъ побережьяхъ.

Да, мм. гг., я крѣпко *вѣрю* въ блестящую будущность западнаго кавказскаго побережья, — сознаю, что такія мѣста этого побережья, какъ Вардане, Дагомысь, Сочи и друг., имѣютъ роскошь природы, далеко превосходящую славящагося нынѣ южнаго берега Крыма; но *положительно не вѣрю* тому, чтобы какая бы то ни было «пароходная конкуренція» могла *уничтожить замкнутость и неподвижность того положенія, въ какомъ кавказское побережье находится теперь.*

По моему глубокому убѣжденію, ни какія улучшенія «морскихъ сообщеній» не въ состояніи вызвать къ развитію, а тѣмъ болѣе процвѣтанію свойственныхъ краю отраслей промышленности, такъ какъ *замкнутость и неподвижность* западнаго кавказскаго побережья *исключительно обуславливается отсутствіемъ сухопутныхъ путей сообщенія.* Самая грубая ошибка въ докладѣ г. Вальдемара именно та, что, по его мнѣнію, «*прибрежная дорога имѣетъ лишь второстепенную важность*» и что, поэтому, устройство оной едва ли скоро осуществится. По словамъ г. Вальдемара, — «*всего важнѣе имѣть постоянныя удобныя сообщенія съ большими городами, центрами торговли*» **).

Естественно, при такомъ взглядѣ на дѣло, г. Вальдемаръ не счелъ нужнымъ изучить и значенія береговой гребной флотиліи. Эту флотилію невозможно упрекать въ томъ, что она не содѣйствовала «*вкорененію*» въ краѣ *судостроенія.* Для судостроенія

*) «Докладъ» г. Вальдемара стр. 23.

**) «Докладъ» г. Вальдемара стр. 27.

время еще не пришло, но оно несомнѣнно придетъ, и придетъ тогда именно, когда экономическая жизнь края будетъ поставлена на болѣе прочную ногу, чѣмъ теперь.

Значеніе береговой гребной флотиліи, какъ было прежде, такъ и теперь, для черноморскаго побережья Кавказа *весьма важно*. Это значеніе много разъ я испыталъ на себѣ, а потому, полагаю, сужденіе мое о гребной флотиліи не можетъ не быть справедливымъ, какъ основанное на *опытѣ*. Наиболѣе наглядно и съ дѣйствительностію вполнѣ согласно, значеніе гребной флотиліи выражается слѣдующими немногими словами: *при отсутствіи прибрежной дороги, а въ особенности при разливахъ рѣкъ, эта флотилія служитъ единственнымъ удобнымъ сообщеніемъ между береговыми постами*.

Въ свое время я сообщалъ о характерѣ горныхъ рѣкъ и ихъ разливахъ, которые случаются во всякое время года и притомъ неожиданно. Въ это именно время, услуги гребной флотиліи оказываются весьма важными. Я писалъ:— «Во время разливовъ рѣкъ, поселяне и другіе жители ни въ какомъ случаѣ не могутъ сообщаться между собою. Такъ, напр, деревня Веселая не можетъ имѣть сообщенія съ Сандрипшемъ (отдѣляетъ рѣка Псоу), ни съ Адлеромъ (раздѣляетъ рѣка Мзымта), съ которыми тѣмъ болѣе не можетъ сообщаться Сандрипшъ. Между тѣмъ Адлеръ, для окружающихъ его селеній, можетъ назваться торговымъ пунктомъ, гдѣ поселяне приобрѣтаютъ необходимые для себя предметы, сбывая въ то же время избытокъ своихъ произведеній. Нужда въ приобрѣтеніи предметовъ, особенно предметовъ первой необходимости, никогда не прекращается у поселянъ, а потому продолжительные разливы рѣкъ, зачастую, ставятъ ихъ въ затруднительное положеніе». Равнымъ образомъ, основываясь на отчетѣ г. попечителя за 1872 годъ, я сообщалъ, что, «причиною заболѣванія и большой смертности *отъ острыхъ болѣзней* въ Вельяминовской станицѣ служитъ переходъ въ бродъ рѣки Туапсе, во время холоднаго сѣверо-восточнаго вѣтра, дующаго вдоль ущелья упомянутой рѣки. Этотъ переходъ въ бродъ рѣки Туапсе неизбеженъ, потому что всѣ лавки и источники промысловъ находятся по другую сторону рѣки» *).

Нѣтъ сомнѣнія, такое *изолированное* положеніе поселянъ и другихъ жителей въ разсматриваемомъ краѣ, впредь до устрой-

*) Пут. зам. по Черном. округу, стр. 122 и 135.

ства прибрежной дороги, скорѣе указываетъ на необходимость увеличенія комплекта гребной флотиліи, но отнюдь не можетъ вызвать паровой конкуренціи.

Преклоняясь предъ выводами упомянутыхъ выше г.г. профессоровъ, какъ предъ выводами и заключеніями науки, — я долженъ однако сказать, что *примѣненіе* этихъ выводовъ на *практику* можетъ принести существенную пользу лишь тогда, когда они построены на безошибочномъ взглядѣ на положеніе края, для котораго желаютъ улучшить морскія сообщенія.

Чтобы придти къ положеніямъ и выводамъ наиболѣе соответствующимъ *настоящимъ* и *дѣйствительнымъ* условіямъ черноморскаго прибрежья Кавказа, я, какъ довольно близко знакомый съ этимъ краемъ, счелъ своею обязанностью въ нѣсколькихъ статьяхъ, помѣщенныхъ въ истекшемъ году въ «Гражданинѣ» *), изложить «очеркъ территоріи прибрежья», съ поясненіемъ ея природныхъ качествъ, распрежденія земельной собственности и числа жителей, — а также сообщить свѣдѣнія о существующихъ *морскихъ* и *сухопутныхъ* сообщеніяхъ. Затѣмъ, только по изложеніи упомянутыхъ свѣдѣній о черноморскомъ прибрежьи, я счелъ возможнымъ указать на недостатки доклада г. Вальдемара и высказать свой *отвѣтъ* на предложенные г.г. профессорамъ вопросы.

Отвѣтъ мой слѣдующій:

На *первый* вопросъ: 1) «Учрежденію матросскаго цеха», конечно, сочувствовать невозможно, такъ какъ эта мѣра *искусственная*. Все то, что искусственно создано — не прочно; прочно же прививается то именно, что *свободно* предпринимается и устраивается инициативою, основанною на дѣйствительной потребности края и на ожидаемыхъ выгодахъ для предпринимателей. Поэтому, рекомендовать упомянутое учрежденіе кавказскому начальству *не слѣдуетъ*. 2) Но точно также не слѣдуетъ рекомендовать упомянутому начальству и *немедленнаго уничтоженія* существующей гребной флотиліи, такъ какъ эта флотилія не можетъ быть причислена къ такимъ учрежденіямъ, которыя удовлетворяютъ только *мнимымъ* *нуждамъ* края **). 3) Я не желаю, да и не признаю себя въ правѣ, поднимать вопроса о томъ, на сколько правильно или неправильно расходывались суммы на содержаніе существующей греб-

*) «Дѣло волеющей необходимости», въ № 15—22 «Гражданин».

**) «Докладъ» г. Вальдем, стр. 34.

ной флотилии въ прошедшемъ, но — въ виду перваго положенія, вытекающаго изъ отвѣтовъ гг. профессоровъ, т.-е. что финансовая и народохозяйственная политика должна всегда и вездѣ руководствоваться «бережливостію», нельзя искренно *не* желать, чтобы расходы на флотилію въ будущемъ были *вполнѣ правильны* и, сообразуясь со степенью развитія края, ограничивались удовлетвореніемъ *на-суущей* потребности этого края. 4) О томъ, что «поддержаніе сообщеній съ проходящими пароходами съ 21 мая 1877 года (когда Русск. Общ. Пар. и Тор. уже недобровольно, какъ до сихъ поръ, а по обязательству будетъ совершать плаванія по кавказскому побережью) не можетъ требовать особыхъ правительственныхъ расходовъ, не требуемыхъ нигдѣ при существованіи частныхъ пароходныхъ сообщеній» *) — думать пока не слѣдуетъ. Назначеніе большаго числа пунктовъ, для сообщенія съ черноморскимъ побережьемъ, **) вызвано «исключительностію положенія этого края», какого мы не находимъ ни въ Крыму, ни на азовскихъ побережьяхъ. Нужно, поэтому, озаботиться прежде объ уничтоженіи этой *исключительности*, а потомъ уже возбуждать вопросъ о «поддержаніи сообщеній съ проходящими пароходами на счетъ самихъ пароходовладѣльцевъ». 5) Равнымъ образомъ не слѣдуетъ пока думать о сокращеніи «штатнаго» числа судовъ гребной флотилии и о «передачѣ фелюкъ въ частныя руки, съ постепеннымъ уменьшеніемъ казеннаго расхода для ихъ поддержанія» ***). Попытки частныхъ лицъ, — какъ это мнѣ извѣстно, доказали уже *невозможность*, при настоящемъ положеніи края, — частнымъ лицамъ имѣть въ своемъ распоряженіи гребныя суда. Изъ этого предпріятія частныхъ лицъ, кромѣ *убытковъ* и *разочарованія*, ничего больше не вышло. Поэтому, сокращать штатныя суда гребной флотилии, а равно и передавать ихъ въ частныя руки возможно будетъ лишь при *лучшей* обстановкѣ края, чѣмъ въ какой онъ находится теперь. 6) Въ виду того обстоятельства, что, сравнительно съ прошедшимъ, настоящія нужды *военнаго*

*) «Докладъ» г. Вальдем. стр. 23.

**) Пункты сообщенія: Анапа, Новороссійскъ, Джубга, Туапсе, Лазаревское, Вардане, Дагомысь, Сочи, Адлеръ, Сандрипшъ, Гагры, Пицунда, Гудауты и Сухумъ. На всѣхъ означенныхъ пунктахъ приемъ съ военныхъ и коммерческихъ пароходовъ и доставка на берегъ, а равно съ берега на пароходы, всѣхъ частныхъ и казенныхъ пассажировъ и грузовъ лежитъ на обязанности гребной флотилии.

***) «Докладъ» г. Вальд. стр. 27.

вѣдомства въ гребной флотиліи значительно сократились, что гребная флотилія, при ненормальности заправленія ею, имѣетъ несоотвѣтствующее общественнымъ нуждамъ направленіе, и что задача развитія края должна быть основана не на войскахъ, въ край временно находящихся, а на мѣстныхъ жителяхъ,—слѣдуетъ безотлагательно озаботиться *постановкою* существующей гребной флотиліи въ такое положеніе, чтобы она *дѣйствительно* и *въ должной степени* оказывала содѣйствіе въ развитіи *экономической дѣятельности* въ край. Весьма важный въ этомъ отношеніи вопросъ объ *администраціи* гребной флотиліи долженъ быть приведенъ въ положительную ясность. Допускать же пререканіе, если оно дѣйствительно существуетъ, о томъ, изъ какихъ средствъ—*военныхъ* или *гражданскихъ* должно отпускатся содержаніе упомянутой флотиліи, какъ мнѣ кажется, не предстоить никакой надобности, ибо тѣ и другія средства, т.-е. военного и гражданского вѣдомствъ, идутъ изъ одного источника—государственной казны. Коль скоро *бюджетъ* на содержаніе флотиліи уже существуетъ, то, при этомъ условіи, нужно заботиться лишь о томъ, чтобы *трата средствъ* *вполнѣ соответствовала* *государственнымъ цѣлямъ*. 7) Нельзя не желать,—отъ души и чисто-сердечно,—*открытія мореходныхъ школъ* въ тѣхъ пунктахъ черноморскаго побережья, гдѣ это окажется наиболѣе удобнымъ. Но составъ самыхъ школъ, равно какъ и размѣры преподаванія необходимо должны сообразоваться съ источниками средствъ и цѣлями основанія школъ. При учрежденіи такихъ школъ, по моему мнѣнію, нельзя имѣть въ виду одно только *дальное* плаваніе, а слѣдуетъ приурочивать ихъ и къ другимъ запросамъ мѣстнаго морскаго дѣла. Да не посѣтуетъ на меня г. Вальдемаръ, если я упомяну, что и *рыболовство* *) требуетъ знанія и можетъ быть предметомъ преподаванія въ морской школѣ. «Рыболовство» на черноморскомъ побережьи Кавказа необходимо должно составлять одну изъ *доходныхъ* статей народнаго хозяйства, между тѣмъ какъ до сихъ поръ *единственные рыбопромышленники здѣсь—турки*, платящіе за право ловли по 10 рубл. отъ фелюки (за весь сезонъ) и за это получающіе большіе барыши. Безъ турокъ, какъ это я могу удостовѣрить, мѣстное населеніе не имѣло бы даже и одного пуда рыбы для своего продовольствія. 8) Что же касается до *«матросскихъ бесѣдъ, подъ руководствомъ офице-*

*) «Доказъ» г. Вальдем. стр. 31.

ровъ - моряковъ, то и изъ этого также можетъ выйти толкъ, если руководители будутъ энергичны и съ знаніемъ своего дѣла. Относиться же къ этимъ бесѣдамъ съ насмѣшкою *) — едва ли слѣдуетъ.

На второй вопросъ: 1) Если я уже сказалъ, что учрежденіе «матросскаго цеха» *нежелательно*, а существованіе «гребной флотиліи» *необходимо* до болѣе лучшей обстановки положенія кавказскаго побережья, то изъ этого само собою выходитъ, что, въ *ущербъ* существованія гребной флотиліи, поддержаніе большихъ паровыхъ судовъ предпочитать *не слѣдуетъ*. Хотя западное кавказское побережье и способно для плаванія большихъ паровыхъ судовъ, но тѣмъ не менѣе сообщеніе ихъ съ берегомъ, въ настоящее время, *не можетъ* обойтись безъ гребныхъ судовъ. А изъ этого слѣдуетъ, что до поры до времени гребная флотилія, на западномъ кавказскомъ побережьи, будетъ служить *единственнымъ* средствомъ для сообщенія съ пароходами. 2) Ежегодная субсидія по 70,000 рублей ни къ чему не поведетъ. Для русскаго общества пароходства и торговли, солидно уже обезпеченнаго правительствомъ, такая субсидія показала бы малозначительною, да она теперь была бы уже и излишнею, — а выдача означенной суммы какому либо другому *новому обществу* была бы еще съ худшимъ результатомъ, такъ какъ это общество будетъ не въ состояніи выдержать конкуренціи съ первымъ. У русскаго общества пароходства и торговли, на западномъ кавказскомъ побережьи, все уже приспособлено и прилажено, а новому обществу нужно будетъ еще создавать приспособленія и прилаживанія. Поэтому и потому еще, что западное кавказское побережье не можетъ теперь *обезпечивать* грузами, на дѣлѣ и выйдетъ то же самое, что года три тому назадъ вышло съ «новороссійскимъ обществомъ», пароходы котораго, какъ извѣстно, послѣ ликвидаціи дѣлъ, перешли въ собственность русскаго общества пароходства и торговли. 3) Никакой «надежды» не слѣдуетъ питать и въ томъ отношеніи, что будто бы *пятилѣтняя* субсидія, въ ежегодномъ размѣрѣ по 70,000 рублей, могла *навсегда* обезпечить кавказское побережье довольно частыми и относительно дешевыми срочными пароходными сообщеніями. Если г. Вальдемаръ заявляетъ, что «устройство дороги по кавказскому побережью едва ли такъ скоро осуществится», то само собою выходитъ, что *пятилѣтне* пароходной субсидіи тутъ ни при чемъ, такъ какъ — если

*) «Довладъ» г. Вальдем. стр. 32.

край будетъ оставаться въ томъ же положеніи, какъ и теперь, т.-е. когда сокровища его будутъ гложутъ и пропадать безвозвратно, то спрашивается:—къ чему же послужать заботы о развитіи пароходства, если этимъ пароходамъ на западномъ кавказскомъ прибрежьи, безъ его грузовъ, нечего будетъ дѣлать?

На *третій* — послѣдній вопросъ: Всегда бываетъ легко—разрушать, а создать что-либо, наоборотъ,—трудно. Такъ точно весьма легко уничтожить существующую гребную флотилію, но замѣнь ея создать что-либо наиболѣе подходящее для удовлетворенія нуждъ края—не такъ легко, какъ это представляется незнакому съ этимъ краемъ.

«Вѣрнаго» разсчета въ томъ, что будто бы «пятилѣтняя конкуренція пароходовъ» въ состояніи навсегда обезпечить кавказское побережье правильными сообщеніями и *дешевой* доставкой грузовъ, какъ я сказала выше, быть не можетъ. Еще не надежнѣе и хуже будетъ разсчетъ, если эта «пятилѣтняя конкуренція пароходовъ» будетъ основана «на средства выдаваемые нынѣ для гребной флотиліи» и при томъ еще съ увѣренностію, что — «потомъ уже не будетъ пужна никакая поддержка пароходства по кавказской линіи».

По этому самому, въ отношеніи результатовъ *пятилѣтней* субсидіи, я вполне присоединяюсь къ мнѣнію г. профессора Горлова, т.-е.—что субсидія въ теченіи пяти лѣтъ не можетъ произвести ожидаемаго отъ нея дѣйствія, — что она впоследствии будетъ вновь испрашиваема, въ ущербъ казны,—и что казна, уничтоживъ флотилію и находясь въ затруднительномъ положеніи, *volens nolens* должна будетъ соглашаться на дальнѣйшія отсрочки.

Равнымъ образомъ нельзя всецѣло не присоединиться къ заключительному пункту мнѣнія г. профессора Бунге, который говоритъ: «Правильное рѣшеніе вопроса состоитъ не въ томъ, чтобы вызывать учрежденіе новыхъ монопольныхъ предпріятій, а въ томъ, чтобы заставить существующее монопольное предпріятіе, получающее субсидію, оказывать дѣйствительныя услуги, установляя срочные рейсы и взимая плату по тарифу умѣренному, одобренному правительствомъ».

Подвергая вашему, м. г., вниманію отвѣтъ мой на предложенные, Правленіемъ Императорскаго Общества для содѣйствія торговому мореходству,—вопросы, я долженъ при этомъ сказать, что упомянутому правленію не слѣдовало предлагать означенныхъ вопросовъ *объ улучшеніи морскихъ сообщеній*, не выяснивъ предварительно вопроса *о сухопутныхъ сообщеніяхъ*, отъ кото-

рыхъ, какъ я упомянулъ выше, исключительно зависеть *замкнутость* и *неподвижность* того положенія, въ какомъ черноморское побережье Кавказа находится теперь.

Сухопутныя сообщенія, какъ указываетъ опытъ, не только исключительно вліяютъ на развитіе экономической дѣятельности въ краѣ, но они же обусловливаютъ и значеніе самаго мореходства. Безъ сухопутныхъ сообщеній, я убѣжденъ, не только на «вкорененіе судостроенія» въ упомянутомъ побережьи, но даже и на развитіе въ немъ *просто* мореходства — надѣяться *не слѣдуетъ*.

Г. Вальдемаръ въ своемъ докладѣ говоритъ: — «Проектъ устройства шоссе отъ Сухумъ-Кале до Новороссійска по самому кавказскому побережью едва ли такъ скоро осуществится, такъ какъ, во-первыхъ, единовременная постройка дороги обошлась бы до трехъ милліоновъ рублей, не считая ежегоднаго ремонта мостовъ и проч., и, во-вторыхъ, сама прибрежная дорога имѣетъ лишь второстепенную важность; всего важнѣе имѣть постоянныя удобныя сообщенія съ большими городами, центрами торговли» *).

Приводя это мѣсто изъ доклада г. Вальдемара, я позволю себѣ спросить: — на чемъ же *основанъ* такой взглядъ на *прибрежную дорогу*? Въ отвѣтъ на этотъ вопросъ, за г. Вальдемара, я могу сказать: — такъ-себѣ, ни на чемъ!!! Г. Вальдемаръ, въ подкрѣпленіе своего взгляда на упомянутую дорогу, въ своемъ докладѣ никакихъ доказательствъ не представилъ. Голословность же, по моему мнѣнію, — большой порокъ; — она способна лишь вредить дѣлу.

Не отвергая значенія удобныхъ сообщеній съ большими городами, какъ съ центрами торговли, — тѣмъ не менѣе, я не могу допустить мысли, чтобы «прибрежная дорога» для разсматриваемаго края имѣла *второстепенное значеніе*. Я не могу также допустить мысли, чтобы только «расходъ въ три милліона рублей» могъ останавливать сооруженіе столь важной, и для края и вообще для государства, дороги. Этому нельзя даже вѣрить, имѣя въ виду расходы большаго числа милліоновъ на такія предпріятія, которыя въ сущности не могутъ принести желаемого результата. Примѣръ мм. гг., передъ глазами — это Поти.

Мудрые мыслители морскаго дѣла когда-то воспѣвали великое значеніе и удобство «потійскаго» порта и они же, какъ бы умыш-

*) «Докладъ» г. Вальд. стр. 27.

ленно, игнорировали значеніе порта «сухумскаго». Результатомъ этихъ воспѣваній и восхваленій явилась уже не мысль, а дѣйствительная работа портовыхъ сооружений въ Поті. Первоначально портовые сооружения поручили г. Шаврову, но—это неудалось,—результатъ вышелъ плохой. Г. Шаврова замѣнили г. Бахметьевъ и теперь ожидаютъ *лучшихъ результатовъ*...

Г. Вальдемаръ, какъ специалистъ морскаго дѣла, въ докладѣ своемъ говоритъ:—а) О *потійскомъ* портѣ:—«Постройка потійскаго порта быстро подвигается впередъ; строитель его, г. Бахметьевъ, увѣрялъ меня, показавъ всѣ работы и сооруженія, что въ августѣ мѣсяцѣ 1877 года портъ, который обошелся казнѣ болѣе чѣмъ въ 4 милліона рублей, будетъ готовъ; глубина его дойдетъ до 23 футовъ. Хотя довольно вѣроятно, что отъ вытекающей изъ рѣки Ріона весьма мутной воды портъ постепенно будетъ мелѣть, да и самая постройка скоро окажется недостаточно прочною, все-таки окончаніе этой постройки слѣдуетъ привѣтствовать, какъ счастливое событіе для нашего мореходнаго дѣла». —б) О *сухумскомъ* портѣ:—«Довольно открытый, но вслѣдствіе близости высшихъ кавказскихъ горъ необыкновенно безопасный портъ въ Сухумъ-Кале (гдѣ, какъ мнѣ передавалъ П. П. Кравченко *), среднимъ числомъ лишь три дня въ годъ суда не могутъ держаться, между тѣмъ какъ на потійскомъ рейдѣ такихъ дней считается не менѣе 120) не можетъ много потерять отъ сооружений Потійскаго порта. При изобилии и дешевизнѣ отличныхъ и разнообразныхъ лѣсовъ къ сѣверу и къ югу, этотъ городъ и весь край можетъ оказать русскому мореходству самую большую услугу, если здѣсь удастся вкоренить судостроеніе» **).

Нѣтъ сомнѣнія, что приведенные мною отзывы самого г. Вальдемара—о потійскомъ и сухумскомъ портахъ—сами собою указываютъ—кому изъ нихъ слѣдовало и слѣдуетъ отдать предпочтеніе. Съ своей же стороны, къ отзыву г. Вальдемара о потійскомъ портѣ, я прибавлю весьма немногое, а именно то, что пророчество его о «недостаточно прочной постройкѣ этого порта»—уже сбылось. Въ 1876 году, почти вслѣдъ за отъѣздомъ г. Вальдемара изъ Поті, волнами Чернаго моря значительная часть мола была разрушена, при чемъ стоявшій на молѣ паровой кранъ, вѣсомъ болѣе 2,500 пудовъ, какъ щепка былъ сброшенъ въ море.

Въ виду такихъ данныхъ и на основаніи сообщенныхъ мною

*) Начальникъ Сухумскаго Отдѣла.

**) «Докладъ» г. Вальдемара стр. 49 и 50.

свѣдѣній о рейсахъ, совершаемыхъ на Черномъ морѣ русскимъ обществомъ пароходства и торговли, *), я—не специалистъ морскаго дѣла,—о потійскомъ портѣ высказалъ свое мнѣніе въ такомъ видѣ:

«Если Богъ поможетъ присоединить къ Россіи «Батумскій» портъ, чего я отъ всей души желаю, то изъ этого выйдетъ: — Явится возможность къ этому, во всѣхъ отношеніяхъ отличному порту,—провести вѣтвь желѣзной дороги, отъ Ново-Сенакской станціи Поти-тифлисской желѣзной дороги, чрезъ Озургеты. Съ проведеніемъ же этой вѣтви, для *анатолійской линіи* (т.-е. отъ Константинополя вдоль всего побережья Малой Азіи) потійскій портъ неминуемо потеряетъ значеніе.

«Равнымъ образомъ, если отъ той же Ново-Сенакской станціи, чрезъ Зугдиди, будетъ устроена вѣтвь желѣзной дороги къ Сухумъ-Кале, исполненіе чего не представляетъ затрудненій, то, даже безъ всякихъ портовыхъ сооружений на сухумскомъ рейдѣ—потійскій портъ потеряетъ значеніе и для *внутренней линіи* (т.-е. линіи отъ Одессы и Таганрога, вдоль всего кавказскаго побережья).

«Такимъ образомъ, рано или поздно, но въ концѣ концовъ выйдетъ то, что Потійскій портъ лишится приписываемаго ему значенія, а истраченные на его сооруженіе милліоны—пропадутъ непроизводительно» **)

Само собою разумѣется, Сухумскій портъ съ проведеніемъ къ нему вѣтви отъ Ново-Сенакской станціи поти-тифлисской желѣзной дороги *нисколько не повліяетъ* на сѣверо-западную часть сухумскаго отдѣла, т.-е. на пространство отъ Сухума до Гагринскаго хребта. Эта богатѣйшая отъ природы часть черноморскаго побережья Кавказа, подобно территоріи черноморскаго округа, теперь чужда производительности. Но проведите по этой части побережья хотя одно сносное шоссе отъ Сухума—и тогда, надѣюсь, не только пробудится, но и быстро разовьется здѣсь экономическая дѣятельность, которая дастъ грузы, а съ ними и капиталъ. Съ проведеніемъ же этой дороги сухумскій портъ несомнѣнно пріобрѣтетъ еще большее значеніе.

Далѣе,—морское министерство, начертавъ планъ полнаго освѣщенія береговъ Чернаго моря между Керчью и Сухумомъ,

*) Стат. VI «Дѣло вопіющей необх.» № 20 «Гражданина» за 1877 г.

**) № 21 «Гражданина» за 1877 годъ.

получило уже Высочайшее утверждение приступить къ постепенному осуществленію этого проекта. *) Равнымъ образомъ, согласно со взглядами г. министра путей сообщенія, предположено построить:—въ Анапѣ и Новороссійскѣ пристани — молы, — въ Геленджикѣ пристань, а въ долину рѣки Туапсе — гавань, съ проведеніемъ къ послѣдней вѣтви отъ ростово-владикавказской желѣзной дороги, чрезъ Гойтхскій переваль **). Какъ мнѣ извѣстно, изысканія для упомянутой вѣтви уже произведено. Но, гг., всѣ означенныя предположенія, какъ морскаго министерства, такъ и г. министра путей сообщенія, ни на одну іоту не могутъ повліять въ дѣлѣ развитія экономической дѣятельности на всемъ 250-ти верстномъ протяженіи побережья, отъ Геленджика до Гагринскаго хребта (границы сухумскаго отдѣла). Малаеое освѣщеніе, нѣтъ сомнѣнія, окажетъ большія услуги для морскихъ сообщеній, совершаемыхъ вдоль черноморскаго побережья Кавказа, но эти сообщенія, какъ я сказалъ выше, до лучшей обстановки положенія упомянутаго побережья не могутъ принести для него существенной пользы. Точно также и вѣтвь желѣзной дороги, чрезъ Гойтхскій переваль, съ гаванью въ Туапсе—окажутъ прямую пользу лишь для Кубанской области, но ни какъ не для побережья. Причина этому заключается въ томъ именно, что къ этой Туапсинской гавани и къ этой вѣтви желѣзной дороги ни съ одной стороны побережья не возможно проѣхать на колесахъ, даже изъ за самаго ничтожнаго отъ нихъ разстоянія. Я покорнѣйше прошу васъ, гг., взглянуть на карту черноморскаго побережья Кавказа и вы убѣдитесь въ справедливости моихъ словъ. Районъ полезнаго дѣйствія желѣзной дороги здѣсь, на побережьи, далеко не тотъ, какъ это мы видимъ во внутреннихъ губерніяхъ Россіи; даже, въ этомъ отношеніи, и сравненія ни какого быть не можетъ. При горномъ характерѣ черноморскаго побережья, при множествѣ рѣкъ и рѣчекъ здѣсь находящихся и, затѣмъ, при полномъ отсутствіи сухонутныхъ путей сообщенія,—развѣ возможна какая либо транспортировка даже на малыхъ разстояніяхъ? По этому самому,—ни устройство порта въ Туапсе, ни проведеніе къ нему упомянутой вѣтви желѣзной дороги—ни сколько не повліяютъ на разсматриваемый край,—онъ будетъ оставаться тою же мертвою

*) Маякъ у Туапсе, на мысѣ Кадошъ, уже построенъ; вѣдѣ за нимъ приступлено къ постройкѣ маяка на мысѣ Дооба, при входѣ въ новороссійскую бухту.

**) № 93 «Москов. Вѣдом.» за 1875 годъ.

пустынею, какъ темерь, — до тѣхъ поръ, пока не прорѣжутъ его сухопутными сообщениями.

Тифлисская коммисія 1866 года, изслѣдовавшая юго-восточную часть нынѣшняго Черноморскаго округа, отъ Туапсе до Сухумскаго отдѣла, въ отчетѣ своемъ весьма справедливо указывала на значеніе сухопутныхъ сообщеній. По мнѣнію означенной коммисіи, — «проведеніе дорогъ если не должно предшествовать заселенію края, то, по крайней мѣрѣ, должно произойти съ нимъ одновременно. *Безъ путей сообщенія, — говоритъ коммисія, — немыслима ни какая благоустроенная жизнь гражданскаго населенія*» *). — Означенная коммисія на многихъ страницахъ своего отчета указывала — въ какихъ именно мѣстахъ необходимы будутъ дороги для будущихъ поселенцевъ. Равнымъ образомъ она положительно указывала и на необходимость устройства переправъ черезъ рѣки, при чемъ перечислены и самыя рѣки, требующія переправъ. Но, къ сожалѣнію, столь резонныя указанія коммисіи до сихъ поръ не обратили на себя должнаго вниманія.

Въ моихъ «Путевыхъ замѣткахъ по Черноморскому округу» **) вы, мм. гг., найдете подробныя свѣдѣнія о существующихъ колесныхъ и вьючныхъ сообщеніяхъ въ сѣверо-западной части упомянутаго округа; равнымъ образомъ въ нихъ вы найдете указаніе, что почти вся юго-восточная часть того же округа не имѣетъ даже троць, не говоря уже о какихъ-либо переправахъ черезъ рѣки. Такое состояніе края давало мнѣ ясное понятіе, что правительство наше, при всѣхъ своихъ заботахъ о заселеніи этого края и при всѣхъ сдѣланныхъ имъ затратахъ на пособіе и ссуды переселенцамъ, *не можетъ ожидать успѣшнаго развитія гражданской жизни, а вмѣстѣ съ тѣмъ и сельскохозяйственной культуры въ ближайшемъ будущемъ.*

Въ докладѣ моемъ Императорскому Вольному Экономическому Обществу, заслушанномъ въ общемъ собраніи 19 января, я упоминалъ, что для весьма многихъ изъ жителей станицъ бывшаго Шапсугскаго береговаго баталіона ***) *мнѣ сырыхъ фруктовъ на пшеничную муку*, въ Кубанской области, составляетъ обезпеченіе на цѣлый годъ. Изъ отчета мѣстнаго попечителя за 1873 годъ видно, что даже и сборъ *готовыхъ для сбыта фруктовъ*, съ де-

*) Отчетъ коммисіи стр. 16.

**) Изданы особюю книгою въ 1874 году.

***) Станицы эти расположены на пространствѣ отъ Геленджикской бухты до рѣки Туапсе; жители станицъ — казаки изъ Кубанской области.

ревъ бывшихъ черкесскихъ садовъ, вполне зависитъ отъ сухопутныхъ сообщеній. Г. попечитель говорить: — «Если исключить $\frac{1}{6}$ часть всего собраннаго количества, оставленную жителями для собственной потребности, и перевести остальные $\frac{5}{6}$ частей сбора на деньги, то сумма въ 13,843 руб. будетъ приблизительная выручка отъ продажи фруктовъ. Принимая во вниманіе массу фруктовыхъ деревьевъ въ краѣ, количество собранныхъ фруктовъ покажется всякому, конечно, ничтожнымъ. Оно могло бы быть вдесятеро больше, а, слѣдовательно, предоставило бы жителямъ и чистый доходъ вдесятеро большій. Виноваты въ этомъ — пути сообщенія». Тотъ же попечитель, въ отчетѣ своемъ за 1875 годъ, приводитъ данныя, еще болѣе обрисовывающія затруднительное положеніе поселенъ отъ бездорожья. Въ виду общаго разрушенія существовавшихъ до того времени дорогъ въ Вельяминовскомъ отдѣлѣ попечительства, какъ оказывается изъ упомянутаго отчета, жители нѣкоторыхъ станицъ, по своей собственной инициативѣ и самолично, *изыскиваютъ и прокладываютъ новые пути*, чрезъ главный хребетъ, въ Кубанскую область. Г. попечитель, указавъ такими примѣрами на общее «бездорожье» въ вѣренномъ ему отдѣлѣ, которое губительно вліяетъ на экономическую дѣятельность мѣстнаго населенія, въ заключительной статьѣ своего отчета говорить: — «Постепенное, годъ отъ года, разрушеніе существовавшихъ дорогъ, остающихся въ теченіи уже нѣсколькихъ лѣтъ безъ всякаго ремонта, и несостоятельность ничтожныхъ мѣстныхъ средствъ къ исправленію ихъ, — все это указываетъ на необходимость проложенія дорогъ средствами правительственными, безъ чего всѣ начатки къ прочному заселенію края, начатки стоявшіе столькихъ жертвъ правительству и труда для администраціи, — погибнутъ».

Но это, мм. гг., данныя, касающіяся сѣверо-западной части Черноморскаго округа, которая много бѣднѣе природою и чуть ли не *отрое* меньше юго-восточной части того же округа. Въ послѣдней, т.-е. въ юго-восточной части округа, официально называемой Сочинскимъ отдѣломъ попечительства, какъ я сказалъ выше, сухопутныя сообщенія находятся далеко въ худшемъ положеніи. При моемъ путешествіи въ 1873 году, во многихъ мѣстахъ я даже не нашелъ тѣхъ черкесскихъ тропъ, по которымъ свободно проѣзжалъ въ 1870 году. Съ 1873 же года протекло еще четыре года и вы, мм. гг., можете себѣ представить — въ какую глушь обратился этотъ край, въ которомъ, какъ я выразился, природа работаетъ какъ бы *на паряхъ*. Между тѣмъ, эта часть черномор-

скаго побережья, сравнительно съ предыдущею, наиболѣе богата фруктовыми деревьями и наиболѣе богата цѣнными лѣсами; то и другое, слѣдовательно, гибнетъ здѣсь совершенно напрасно.

Въ моемъ докладѣ Имп. Вольному Экономическому Обществу я высказалъ причины, по которымъ новые поселенцы этого края находились и находятся въ затруднительномъ положеніи. Точно также я упомянулъ о *весьма маломъ* количествѣ переселенцевъ въ упомянутомъ Сочинскомъ отдѣлѣ и о той громадной *судной недоимкѣ*, которую они обязаны уплатить казнѣ. Но нужно при этомъ также замѣтить, что наибольшее количество казенной земли, проданной въ частныя руки, причитается именно на эту же юго-восточную часть округа. Положеніе землевладѣльцевъ въ этой богатой части побережья не только не блестяще, но даже въ большой степени *не устойчиво*, такъ какъ нѣкоторые изъ нихъ, основывая свои хозяйства, потерпѣли большіе убытки, а нѣкоторые вынуждены были даже вовсе прекратить свои хозяйства *).

Г. Сочинскій попечитель въ отчетахъ своихъ, къ сожалѣнію, не выясняетъ должнымъ образомъ причинъ, тормозящихъ дѣло колонизаціи и развитіе хозяйствъ во ввѣренномъ ему отдѣлѣ. Напротивъ того, нѣкоторые мѣста отчетовъ указываютъ даже на неправильность его взглядовъ. Въ отчетѣ за 1873 годъ, упоминаемая о когда-то существовавшихъ въ его отдѣлѣ колесныхъ дорогахъ, проложенныхъ войсками, отъ мѣстъ расположенія ротъ къ берегу моря, и отъ долговременной ихъ неремонтировки сдѣлавшихся *непроздыми*, г. попечитель, въ видахъ благоустройства края, признаетъ необходимымъ — не только эти дороги, но и выючныя тропы — «раздѣлить на участки, которые распределить между поселеніями и окрестными помѣщиками и *обязать* ихъ содержать эти дороги въ исправности». Нѣтъ сомнѣнія, что *обязательное* ремонтированіе ничтожныхъ въ сущности дорогъ, о которыхъ говоритъ г. попечитель, ни къ чему не могло и не можетъ повести, коль скоро нѣтъ еще и почина къ устройству *главной* дороги, съ *мостами* черезъ рѣки.

«Характеристичный» отзывъ о дѣятельности землевладѣльцевъ въ особенности виденъ изъ отчета упомянутаго г. попечителя за 1874 годъ. — «Отчетный годъ, говоритъ попечитель, — не представляетъ замѣтнаго улучшенія въ развитіи сельскаго хозяйства, какъ въ поселеніяхъ отдѣла, такъ и въ имѣніяхъ помѣщиковъ. Въ большинствѣ послѣднихъ, какъ отведенныхъ на основаніи устава сель-

*) См. «Дѣло вопіющей необх.», №№ 15—22 «Гражданина» за 1877 годъ.

скаго хозяйства, такъ и уступленныхъ казною на льготныхъ условіяхъ, *владельцы совершенно не оправдали надежды правительства* и не только не занимаются хозяйствомъ высшей культуры, но даже не имѣютъ на отведенныхъ имъ участкахъ сторожей, которые бы оберегали ихъ отъ порубокъ и лѣсныхъ пожаровъ, и земли эти съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе заростають». Въ виду такого грустнаго факта *застоя* въ дѣятельности землевладѣльцевъ, въ отвѣтъ на приведенный *несправедливый упрекъ* г. попечителя, я счелъ необходимымъ высказать гласно, что въ этомъ виною — бездорожье, т.-е. что на нѣкоторые участки землевладѣльцевъ, каковы, наприм., участки, расположенные близъ подошвы хребтовъ Ахцу и Алекъ, въ настоящее время невозможно добраться, развѣ только на аэростатъ *).

Еще болѣшій упрекъ,—упрекъ уже не канцелярскій, а *публичный*, былъ сдѣланъ землевладѣльцамъ г. начальникомъ Черноморскаго округа, въ 1875 году. По поводу несостоявшагося въ Новороссійскѣ съѣзда землевладѣльцевъ, съ цѣлю выработки правилъ для обезпеченія участковъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, *рабочими силами*, въ № 80 газеты «Кавказъ» и въ № 206 газеты «Голосъ» (за 1875 г.) было напечатано заявленіе начальника упомянутаго округа, сущность котораго заключалась въ томъ, что землевладѣльцы не сочувствуютъ жизненному и столь важному для черноморскаго побережья рабочему вопросу, — что они не понимаютъ собственной своей пользы и что, поэтому, *самой администраціи* приходится за нихъ работать и заботиться объ ихъ благосостояніи.

На сколько справедливъ или нѣтъ *такой* взглядъ начальника округа вы, мм. гг., можете разсудить сами. Съ своей же стороны я,—какъ лицо имѣющее въ своихъ рукахъ достаточное количество довѣренностей отъ землевладѣльцевъ упомянутаго округа, —счелъ необходимымъ также гласно отвѣтить, что землевладѣльцы *не сочли нужнымъ* являться на упомянутый съѣздъ потому именно, что возбужденный для обсужденія на этомъ съѣздѣ вопросъ они считали *преждевременнымъ*. Ссылаясь при этомъ на *правила* о продажѣ въ Черноморскомъ округѣ казенныхъ земельныхъ участковъ въ частныя руки, которыми отъ покупателей требуется одно лишь обязательство, чтобы они *исправно уплачивали* *сѣдущимъ за участки денги*, — я далѣе пояснялъ, что — «оспо-

*) Пут. зам. по Черн. окр., стр. 201 и № 17 «Гражданинъ» за 1877 годъ.

вывать или не основывать на проданныхъ участкахъ хозяйства — это предоставлено соображеніямъ и доброй волѣ покупателей, и что, при такихъ условіяхъ, «обеспеченіе земель владѣльческихъ рабочими силами не входитъ въ кругъ *заботливости* мѣстной администраціи». Ставя, затѣмъ, на видъ *отсутствіе* путей общія и указывая на этотъ тормазъ, какъ на причину, по которой большинство землевладѣльцевъ, при всемъ ихъ желаніи, не только заводятъ хозяйства, но и осмотрѣть свои участки не могутъ, по неимѣнію во многихъ мѣстахъ даже тропъ, — рѣчь свою я свелъ къ такому заключенію: — «прежде, чѣмъ возбуждать вопросъ о водвореніи поселенцевъ на земляхъ владѣльческихъ, — слѣдуетъ озаботиться *безотлагательнымъ устройствомъ прибрежной вдоль Черноморскаго округа дороги*; тогда землевладѣльцы, въ своихъ личныхъ интересахъ, не замедлятъ изъ среды своей *образовать ассоціаціи*, какъ для проложенія *боковыхъ* дорогъ на свои участки, такъ и для обезпеченія ихъ *рабочими силами*, для основанія хозяйства» *). Вотъ, мм. гг., между прочимъ, та причина, по которой отвѣтъ мой на возбужденный, Императорскимъ обществомъ для содѣйствія русскому торговому мореходству, вопросъ «объ улучшеніи морскихъ сообщеній» я заключилъ указаніемъ на устройство *прибрежной* дороги, какъ на *дѣло вопіющей необходимости*.

Въ какой степени землевладѣльцы упомянутаго округа даютъ *значеніе* прибрежной дорогѣ — это всего лучше усматривается изъ прошенія, которое Его Императорское Высочество Намѣстникъ Кавказскій соизволилъ принять въ Туапсе, въ сентябрѣ 1875 года. Все это прошеніе полно чистосердечной откровенности. Въ немъ не видно ходатайства объ улучшеніи *морскихъ сообщеній* и вся сущность его заключается въ испрашиваніи у Его Императорскаго Высочества милостиваго вниманія на необходимость сооруженія *удобнаго прибрежнаго колеснаго пути*. — «Наше приморское положеніе, — говорятъ землевладѣльцы, — должно бы быть благопріятно, но, къ несчастію, море бурливо, особенно осенью, когда должна дѣлаться почти вся отправка, — берега открыты и только въ трехъ пунктахъ — Анапѣ, Новороссійскѣ и Сухумѣ — есть возможность отправлять и получать большія партіи грузовъ. Поэтому, единственный нашъ способъ сообщенія — пароходы русскаго общества пароходства и торговли, за исключеніемъ упомянутыхъ пунктовъ, для всѣхъ прочихъ мѣстностей могутъ толь-

*) № 104 газеты «Кавказъ» за 1877 годъ.

ко способствовать передвиженію пассажировъ и мелкихъ грузовъ. Но если бы и была возможность грузить и выгружать большія партіи въ открытомъ морѣ, то ею могли бы воспользоваться только тѣ немногіе пункты, гдѣ останавливаются пароходы, ибо къ симъ пунктамъ нѣтъ колеснаго пути для подвозки грузовъ.

Эти неудобства, ставящія насъ и прочихъ поселенцевъ въ безвыходное положеніе, могутъ быть устранены только посредствомъ сооруженія удобнаго прибрежнаго колеснаго пути, который доставитъ всѣмъ поселенцамъ равную возможность свозить свои произведенія въ тѣ пункты, гдѣ будетъ безопасна нагрузка на корабли, для дальнѣйшей отправки,—а это тѣмъ необходимѣе для нашего прибрежья, что,—сверхъ произведеній неподлежащихъ портѣ,—наиболѣе цѣннымъ его продуктомъ къ вывозу будутъ овощи и фрукты, требующіе быстрой доставки къ портамъ, безъ риска случайностей и остановокъ.

По убѣжденію землевладѣльцевъ, — «издержки правительства на прибрежный колесный путь скоро и съ лихвою вознаградятся возвышеніемъ цѣнъ на земли, расширеніемъ культуры, оживленіемъ всѣхъ родовъ дѣятельности торговой и промышленной, передвиженіемъ ежегодно возрастающаго числа грузовъ и усиленіемъ колонизаціи, безъ всякаго пособія отъ правительства».

Такимъ образомъ, въ виду изложенныхъ мною данныхъ, *первостепенная* важность прибрежной дороги едва ли можетъ быть оспариваема.

Но есть еще данныя, вытекающія изъ *правилъ* о продажѣ казенныхъ земель прибрежья въ частныя руки. Этихъ данныхъ пройти молчаніемъ невозможно.

Въ примѣчаніи къ пункту 11-му правилъ, опубликованныхъ главнымъ управленіемъ Намѣстника Кавказскаго въ 1871 году, сказано:—*«Покупатели обязаны уступить, по требованію начальника округа, необходимое количество пустопорожней земли для проложенія прибрежной продольной дороги вдоль округа, когда направленіе этой дороги будетъ определено»*. По пункту 6-му формальнаго договора, который покупатель заключаетъ съ начальникомъ округа при отводѣ участка въ натурѣ, онъ уже обязывается въ точности исполнить вышеприведенное примѣчаніе къ пункту 11-му правилъ. Но упомянутое примѣчаніе, какъ это очевидно для всякаго, съ одной стороны *обязываетъ* покупателя безвозмездно уступить необходимое количество пустопорожней земли для прибрежной дороги, а съ другой—*оставляетъ его въ неопредѣленности* какъ относительно времени опредѣленія на-

правленія этой дороги, такъ равно и самаго направленія оной. Точно также въ упомянутомъ примѣчаніи не опредѣлена *ширина полосы*, какую покупатель обязанъ уступить подѣ дорогу, а равно не сказано, какія именно земли слѣдуетъ принимать за *пустопорожнія*.

Далѣе, — пунктъ 11 правилъ поясняетъ: — «*При продажѣ участковъ, примыкающихъ непосредственно къ берегу моря, исключается изъ продаваемой земли по берегу моря, считая отъ урѣза воды, 25-ти саженная линія, для пользованія рыбопромышленниковъ, а также изъемятся отъ продажи, по усмотрѣнію начальника округа, пространства, необходимыя для проложенія проѣзжихъ дорогъ изъ нагорной полосы къ берегу моря*». Между тѣмъ, пунктъ 7-й формальнаго договора покупателей земли съ начальникомъ округа говоритъ: — «*Покупатели безвозмездно уступаютъ изъ своихъ участковъ по берегу моря 25-саженную линію, считая отъ урѣза воды, для пользованія рыбопромышленниковъ; при чемъ уступаются также пространства, необходимыя для проложенія проѣзжихъ дорогъ изъ нагорной полосы къ берегу моря*».

Изъ сопоставленія этихъ двухъ пунктовъ выходитъ, что предположенное главнымъ управленіемъ Намѣстника Кавказскаго, по 11-му пункту правилъ, *исключеніе* изъ продаваемой земли 25-ти саженной линіи для рыбопромышленниковъ и *иззятіе* отъ продажи пространствъ, необходимыхъ для дорогъ изъ нагорной полосы къ берегу моря, по пункту 7-му формальнаго договора съ начальникомъ округа не только не оправдывается, а напротивъ возведено въ *обязательство безвозмездной уступки изъ покупаемыхъ участковъ*. Точно также въ пунктѣ 7-мъ договора вовсе не сказано — *какія именно земли безвозмездно уступаются для дорогъ*.

Приведенная мною неопредѣленность пункта 11-го правилъ и его примѣчанія, нѣтъ сомнѣнія, въ практическомъ отношеніи имѣетъ весьма большую важность. Въ моихъ «Путевыхъ замѣткахъ» я пояснялъ, что въ прибрежной полосѣ, земли, по качеству свосму, раздѣляются — на удобныя, мало-удобныя и совершенно-неудобныя. Къ *удобнымъ* землямъ относятся мѣста ровныя, не болотистыя и не каменистыя, способныя для культуры, а равно террасы и болѣе или менѣе мягкіе склоны, на которыхъ возможно разводить сады, виноградники и проч. *Мало-удобными* землями слѣдуетъ признавать такіе склоны, которые хотя и не способны для сельскохозяйственной культуры, но могутъ приносить

какую-либо пользу хозяйству, какова, наприм., пастьба скота. *Совершенно-неудобныя земли* составляютъ: — весьма крутые склоны, скалистые горные края и склоны, — вообще мѣста недоступныя и неспособныя для пользованія. Такъ какъ на черноморскомъ побережьи земля пріобрѣтается отъ казны по цѣнѣ 10 рублей за десятину удобной и неудобной земли на кругъ, то, естественно, при обиліи въ участкѣ неудобной земли, удобная земля приходится въ покушкѣ уже по довольно высокой цѣнѣ. Затѣмъ, — наибольшая часть земель въ прибрежной полосѣ представляетъ или рѣчныя ущелья или балки, которыя почти перпендикулярно идутъ къ берегу моря; эти ущелья и балки отдѣляются одно отъ другаго болѣе или менѣе высокими горными краями или водораздѣлами. На основаніи пункта 1-го правилъ о продажѣ земель, участки нарѣзываются въ границахъ живыхъ, естественныхъ урочищъ, за которыя принимаются упомянутые водораздѣлы, такъ что весьма не рѣдко — все данное ущелье, или балка, принадлежитъ одному покупщику.

При проведеніи какъ прибрежной, такъ и изъ нагорной полосы къ берегу моря дорогъ, нѣтъ сомнѣнія, гг. инженеры будутъ избирать и пользоваться только *удобными* для этой цѣли мѣстами, а такими мѣстами будутъ ровныя мѣста вдоль ущелій и мягкіе склоны изъ одного ущелья въ другое, т.-е. *владѣльцы участковъ обязаны уступить безвозмездно для дорогъ лучшія и наиболее цѣнныя мѣста.*

Въ виду такой обстановки, къ которой присоединяется еще неизвестность — *гдѣ именно и когда* будутъ проведены дороги; неопредѣленность въ обязательствахъ упомянутыхъ выше пунктовъ правилъ, я убѣжденъ, весьма сильно вліяетъ на начинаніе и развитіе хозяйства на земляхъ, пріобрѣтенныхъ частными лицами покупкою.

Если предполагать, — какъ нѣкоторые дѣйствительно и думали, — что рѣшающійся купить землю *навѣрно не оставитъ участокъ необработаннымъ*, стараясь извлечь изъ него по крайней мѣрѣ проценты на затраченный на покупку земли капиталъ, то такое предположеніе не можетъ заслуживать вниманія. До сихъ поръ такое предположеніе могло быть осуществимо, да и то съ величайшими затрудненіями, только на участкахъ *непосредственно* прилегающихъ къ морю. Что же касается до участковъ удаленныхъ отъ моря, то пріобрѣтатели ихъ *не могутъ приступить* къ какому бы то ни было хозяйству, такъ какъ этимъ пріобрѣтателямъ прежде всего необходимо будетъ затратить на *проложеніе*

дорогъ капиталъ въдесятеро большій, чѣмъ проценты съ капитала, употребленнаго ими на покупку земли. Да и какимъ образомъ эти землевладельцы будутъ проводить дороги? Откуда, т.-е. съ какихъ пунктовъ, они должны начинать эти дороги?—Если, на примѣръ, мой участокъ находится отъ берега моря за двумя, тремя и т. д. участками, не мнѣ принадлежащими, то, въ этомъ случаѣ, какъ я долженъ поступить?

Правда, правила о продажѣ казенныхъ земель въ частныя руки,—какъ я сказалъ выше,—основаніе хозяйствъ предоставляютъ доброй волѣ покупателей;—они даже допускаютъ большую льготу, а именно: разсрочку уплаты денегъ за участки на 10 лѣтъ, по равнымъ частямъ. Но за то этими же правилами и казна гарантировала себя достаточно прочно. Кромѣ пункта 5-го правилъ, по которому «въ случаѣ разсрочки, уплата должна быть производима за годъ впередъ»,—самую солидную гарантію въ пользу казны представляетъ пунктъ 13-й, слѣдующаго содержания: *«Неуплата въ срокъ одного изъ годовыхъ платежей уничтожаетъ всѣ права покупателя на его участокъ, который въ такомъ случаѣ отбирается въ казну со всѣмъ на ономъ обременіемъ, безъ всякаго вознагражденія покупателя».*

Вообще, всѣ пункты опубликованныхъ, въ 1871 году, правилъ о продажѣ казенныхъ земель въ частныя руки приводятъ къ убѣжденію, что къ изданію этихъ правилъ,—равно какъ и къ пріостановкѣ отвода участковъ на основаніи Устава о гор. и сел. хоз.,—главною побудительною причиною былъ финансовый вопросъ, т.-е. *вопросъ объ изысканіи средствъ для осуществленія необходимѣйшихъ потребностей колонизируемаго края.*

Изъ отчета главнаго управленія Намѣстника Кавказскаго, за 1-е десятилѣтіе управленія Кавказскимъ и за-Кавказскимъ краемъ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Михаиломъ Николаевичемъ (съ 6 декабря 1862 года по 6 декабря 1872 года), видно, что осуществленіе необходимѣйшихъ потребностей края заключается именно *въ устройствѣ дорогъ.* Указывая на характеръ территоріи побережья и, вслѣдствіе этого, на трудно одолимыя препятствія для проведенія колесныхъ дорогъ, а также на затруднительность морскихъ сообщеній, упомянутый отчетъ говорить: «Если присоединить къ этому, что для разработки дорогъ не имѣется на мѣстѣ рукъ по недостаточному еще количеству населенія, то легко можно будетъ понять, что тутъ будущность края вращается какъ бы въ заколдованномъ кругѣ, завися отъ устройства дорогъ, дабы привлечь населеніе, между тѣмъ какъ самое со-

оружіе дорогъ возможно только при существованіи достаточнаго населенія, могущаго обратитъ на такія работы часть своихъ силъ». «До настоящаго времени первые опыты проложенія колесныхъ путей сдѣланы отъ Новороссійска на югъ помощію отряженныхъ для этого войскъ; но какъ ни благотѣльно такое участіе военнаго вѣдомства, оно, очевидно, не можетъ выразиться въ размѣрахъ достаточныхъ для быстраго разрѣшенія этой важной задачи. По соображеніямъ мѣстнаго начальства, на проведеніе самаго необходимаго колеснаго пути по берегу моря во всю длину территоріи округа могутъ понадобится милліоны рублей; ожидать ихъ, вѣроятно, придется довольно долго; между тѣмъ, дѣло не терпитъ и необходимо хотя бы приступить къ оному» *). Въ этихъ именно видахъ, по представленію Его Императорскаго Высочества Намѣстника Кавказскаго, въ 1871 году состоялось Высочайшее соизволеніе на продажу въ черноморскомъ округѣ 65,000 десятинъ казенной земли въ частныя руки, съ тѣмъ, чтобы «имѣющіе поступить отъ продажи земель деньги обращать на устройство дорогъ въ краѣ» **).

Послѣ такихъ данныхъ, нѣтъ сомнѣнія, еще болѣе становится непонятнымъ упомянутый выше оффиціальныи отзывъ сочинскаго попечителя о землевладѣльцахъ, что они *«совершенно не оправдали надежды правительства»*. И еще болѣе является несостоятельнымъ публичный упрекъ начальника Черноморскаго округа о несочувствіи землевладѣльцевъ, — какъ онъ выразился, — къ жизненному и столь важному для края *рабочему* вопросу. Напротивъ того, я могу завѣрить, что землевладѣльцы весьма основательно понимаютъ свое положеніе. Они хорошо сознаютъ, что несмотря на кажущуюся дешевизну приобрѣтенія казенной земли, особенно съ разсрочкою уплаты денегъ на 10 лѣтъ, имъ приходится имѣть дѣло съ одною изъ самыхъ непривлекательныхъ, непроизводительныхъ и дорого стоящихъ работъ — *расчисткою мѣстностей для эксплуатаціи*. Опытъ уже показалъ, что года два тому назадъ расчистка десятины обходилась: при одномъ кустарникѣ, безъ выющихся растений и папоротника, до 40 рублей; сильно заросшая папоротникомъ, *Rubus*, *Smilax*, *Paliurus* и проч. до 80—100 рублей. Такой непроизводительной работы, конечно, было бы гораздо меньше, если бы колонизація края шла быстро; но этого не случилось и, при быстрой растительности,

*) «Отчетъ за 10-лѣтіе» стр. 86.

**) «Отчетъ за 10-ти лѣтіе» стр. 82 и 86.

весь край съ каждымъ годомъ болѣе и болѣе заглушается, а слѣдовательно — больше и больше потребуетъ расхода на упомянутую расчистку. И если большинство землевладѣльцевъ, — не имѣвшихъ возможности до сихъ поръ не только завести хозяйства, но и осмотрѣть своихъ участковъ, — исправно уплачивали слѣдующие за нихъ ежегодные платежи, то это, — какъ мнѣ извѣстно, — дѣлалось ими въ надеждѣ на скорое осуществленіе устройства упомянутой прибрежной дороги.

Въ такой пересѣченной горными кряжами мѣстности, какою представляется территорія черноморскаго побережья Кавказа, необходимо не только *заблаговременное опредѣленіе направленія прибрежной дороги, но и самая трассировка оной*. Если мы видимъ повсюду, что для шоссе и для желѣзныхъ дорогъ дѣлаются предварительныя изысканія, — составляются путевые планы, съ подробнымъ показаніемъ на нихъ профилей выемокъ, насыпей и проч., то, нѣтъ сомнѣнія, подобная работа тѣмъ необходимѣе и тѣмъ настоятельнѣе для черноморской прибрежной дороги. Не говоря уже о томъ благотѣльномъ вліяніи на край, какое произведетъ окончательное устройство прибрежной дороги, я вполне увѣренъ, что даже и эта, т.-е. одна только *предварительная, но сознательно-толковая* работа этой дороги, въ состояніи будетъ уничтожить апатію въ жителяхъ, оживить ихъ и подвинуть къ энергическому труду.

Основываясь на моемъ личномъ изученіи территоріи черноморскаго побережья Кавказа, я неоднократно уже высказывалъ въ печати мое глубокое убѣжденіе въ томъ, что прибрежную дорогу необходимо направлять *по срединѣ прибрежной полосы*, а отнюдь не по самому берегу моря. При такомъ положеніи дороги, т.-е. по срединѣ прибрежной полосы, *вся земля лежащая между дорогою и нагорною полосою* получаютъ болѣе значительную цѣнность и такъ же легко могутъ быть связаны съ нею *боковыми дорогами*, какъ и земли, расположенныя между дорогою и морскимъ берегомъ. Не нужно также забывать, что вся будущая производительность *нагорной полосы*, въ чемъ бы эта производительность ни заключалась, *по необходимости*, т.-е. вслѣдствіе характера нагорныхъ бассейновъ и высоты главнаго Кавказскаго хребта, должна будетъ направляться въ *прибрежную полосу*, и отсюда уже распредѣляться къ мѣстамъ сбыта. А это обстоятельство, нѣтъ сомнѣнія, въ свою очередь, вызываетъ необходимость — прибрежную дорогу вести сколь возможно ближе къ упомянутой нагорной полосѣ. Точно также и въ *политическомъ* отношеніи

прибрежная дорога должна быть скрыта со стороны моря,—выставлять ее на-показъ едва-ли было бы разсчетливо.

Но, къ сожалѣнію, сдѣланныя до сихъ поръ попытки къ осуществленію столь важной для края дороги не только не подають надежды на «скорый» и «обстоятельный» исходъ этого дѣла, но даже въ состояніи произвести *охлажденіе* въ лицахъ, для которыхъ наиболѣе важна упомянутая дорога, т.-е. въ лицахъ колонизирующихъ и приобретающихъ земли въ разсматриваемомъ краѣ. За исключеніемъ довольно основательно устроеннаго шоссе на протяженіи 20-ти верстъ *), о которомъ упоминаетъ «Отчетъ за 10-лѣтіе» главнаго управленія Намѣстника Кавказскаго, въ 1870 году я осматривалъ производившіяся въ то время работы по сооруженію *начала* прибрежной дороги, отъ Туансе на юго-востокъ. Эта дорога начиналась отъ Вильяминовской станицы и, черезъ ущелья рѣкъ Дедерукай и Шенси, направлялась къ рѣкѣ Моконсе; разрабатывалась эта дорога приблизительно на протяженіи 15—20 верстъ. Но затѣмъ, въ послѣдствіи, мнѣ довелось видѣть и то, какъ эта недостроенная дорога была заброшена и годъ отъ году приходила въ худшее состояніе. Въ послѣдніе года, какъ мнѣ извѣстно, только лишь одинъ землевладѣлецъ баронъ Штенгель, въ своихъ личныхъ интересахъ, мало-мальски поддерживалъ часть этой дороги, на протяженіи около 6-ти верстъ.

Далѣе, въ 1876 году мнѣ довелось видѣть работу г. инженера Винча, о которой, — въ № 104 газеты «Кавказъ» за тотъ же годъ, — мною были сообщены слѣдующія свѣдѣнія: — «Прежде всего непонятна причина, по которой г. Винча забраковалъ неоконченный путь, а началъ трассировать дорогу *у самаго берега моря*. Проложенная дорога тѣмъ уже выигрываетъ, что она скрыта отъ моря и, слѣдовательно, удовлетворяетъ политическимъ цѣлямъ; притомъ же будетъ много легче исправить и докончить заброшенный безъ видимой причины путь, нежели дѣлать на томъ же протяженіи дорогу вновь. Я видѣлъ работу г. Винча: трассировка дороги начата имъ отъ устья рѣки Туансе и продѣлана, на протяженіи всего около трехъ верстъ, по крутымъ склонамъ скаль, упирающимся въ море. Пусть же посудятъ теперь гг. инженеры:—хороша ли будетъ эта дорога, принявъ во вниманіе обвалы отъ дождей и отъ морскихъ прибоевъ, а равно и ту невыносимую жару, которую будетъ испытывать путешественникъ

*) Отъ г. Новороссійска вдоль Цемесской бухты до греческаго поселка Кабардинки.

отъ солнечныхъ лучей, падающихъ на откосы голыхъ скалъ? При томъ-же дорога у самаго берега моря потребуетъ большаго количества мостовъ, которые, при быстромъ скопленіи у устьевъ рѣкъ и рѣчекъ отъ дождей воды, весьма легко могутъ быть уничтожаемы. Между тѣмъ, если основательнѣе изслѣдовать мѣстность, то окажется, что при трассировкѣ дороги даже въ недале-немъ отъ моря разстояніи съ удобствомъ возможно будетъ обой-ти небольшія ущелья и самый трассъ дороги вести по парал-лельнымъ морю невысокимъ хребтамъ, или же по боковымъ бал-камъ, которыхъ такъ много въ бассейнахъ рѣкъ и рѣчекъ».

Наконецъ, въ томъ же 1876 году вновь назначенный для исправленія должности начальника Черноморскаго округа г. Шел-ковниковъ весьма многимъ — въ томъ числѣ и мнѣ — заявилъ, что цѣлью своей службѣ въ упомянутомъ округѣ онъ ставитъ — устройство сухопутныхъ сообщеній и, прежде всего, прибрежной дороги, какъ крайне необходимой. Но, и въ этомъ случаѣ, сдѣ-ланный г. Шелковниковымъ приступъ къ устройству упомянутой дороги показался на мой взглядъ нисколько не лучшимъ присту-па г. Винча. Дѣло въ томъ, что г. Шелковниковъ, при существованіи въ Новороссійскѣ опытнаго инженера г. Суходольскаго, трасси-ровку прибрежной дороги, отъ Сочи до Адлера на протяженіи 25-ти верстъ, поручилъ только-что выпущенному со школьной скамьи инженеру г. Полунину, который, — какъ и г. Винча, — въ февралѣ 1877 года на упомянутомъ протяженіи сдѣлалъ «просѣ-ку» для дороги какъ-разъ по склонамъ горъ, обращеннымъ къ мо-рю. Въ то же время, т.-е. одновременно съ работами г. Полунина, разработку дороги отъ Адлера на юго-востокъ г. Шелковниковъ поручилъ сочинскому попечителю, г. Комендантову, человѣку во-все неподготовленному для подобнаго рода работъ. Кромѣ того, — какъ я слышалъ, — разработка дороги отъ Туапсе г. Шелковни-ковымъ была возложена на чиновника особыхъ порученій г. Ива-нидѣаго, также не-спеціалиста по устройству дорогъ. Что сдѣ-дали гг. Комендантовъ и Иванидѣй — мнѣ неизвѣстно; но самое уже привлеченіе такихъ лицъ къ дѣлу для нихъ не посильному, конечно, нисколько не говоритъ въ пользу *основательности рас-поряженій* г. Шелковникова.

Въ виду такихъ фактовъ, и особенно въ виду того обстоятель-ства, что прибрежная черноморская дорога имѣетъ за собою не только мѣстную, но и *государственную* важность, — нельзя искрен-но не желать, чтобы какъ направленіе этой дороги, такъ и спо-собы ея производства были подвергнуты основательному обсу-жденію.

Америка даетъ намъ весьма осязательный примѣръ успѣшной колонизаціи въ самой пустынной мѣстности.—«15 лѣтъ тому назадъ,—говоритъ г. Воскресенскій *), — Канзасъ былъ населенъ одними индѣйцами; кой-гдѣ, вблизи рѣки Миссури, отважные поселенцы съ трудомъ прокладывали дорогу, — имъ приходилось болѣе воевать, чѣмъ пахать. Несмотря на все это, необозримыя плодородныя черноземныя долины притягивали въ себѣ все болѣе и болѣе эмигрантовъ. Это обратило на себя вниманіе правительства, и вотъ 9 лѣтъ тому назадъ конгрессъ, по миролюбивому договору, приобрѣлъ отъ индѣйцевъ всѣ земли Канзаса, переселивъ краснокожихъ на югъ, въ индѣйскую территорію.

«Какъ только земли Канзаса стали свободны отъ индѣйцевъ, двѣ желѣзно-дорожныя компаніи получили отъ правительства право на постройку линіи отъ береговъ Миссури черезъ весь Канзасъ до Скалистыхъ горъ въ штатѣ Колорадо. Линія одной желѣзно-дорожной компаніи прорѣзываетъ всю средину Канзаса, другою — южную часть.

«Всѣ земли Канзаса, принадлежащія какъ правительству, такъ и желѣзнымъ дорогамъ **), размежеваны и разбиты на участки въ 640 акровъ ($2\frac{1}{2}$ акра=русской десятинѣ) и перемѣшаны между собою въ видѣ шахматной доски».

Далѣе г. Воскресенскій поясняетъ способы заселенія земель казенныхъ и тѣ приемы, какимъ держатся упомянутыя желѣзно-дорожныя компаніи, при продажѣ колонистамъ участковъ. «На каждой станціи,—говоритъ онъ,—имѣется агентъ компаніи, который обязанъ безвозмездно указывать мѣста. — Настоящіе фермеры Канзаса — это эмигранты изъ Европы, и наилучшіе изъ нихъ — русскіе меннониты. Южная желѣзно-дорожная компанія употребила всѣ усилія, чтобы приобрести наибольшее количество меннонитовъ. Три года тому назадъ компанія послала своего агента, г. Шмидта, въ юго-восточныя губерніи Россіи; онъ развозилъ рекламы на нѣмецкомъ языкѣ, газеты и проч., свелъ знакомство съ богатыми меннонитскими семействами и сумѣлъ переманить ихъ на земли южной канзасской дороги».

Такимъ образомъ, мы видимъ, что въ дѣлѣ колонизаціи Канзаса самая видная и первостепенная роль принадлежит безотлагательному устройству путей сообщенія и, затѣмъ, правильной обстановкѣ распредѣленія земельной собственности.

*) № 38 «Земледѣл. Газеты» за 1877 г.

**) Обѣимъ компаніямъ жел. дорогъ правительствомъ уступлены земли.

Точно также и дѣло колонизаціи черноморскаго побережья Кавказа слѣдовало бы начать съ устройства на этомъ побережьи сухопутныхъ сообщеній. Если бы правительство, прежде всего, распорядилось въ этомъ краѣ трассировкою прибрежной дороги и, одновременно съ этою работою, произвести межевыя работы, съ парѣзкою по обѣ стороны дороги участковъ, какъ имѣющихъ остаться въ казнѣ, такъ и долженствующихъ поступить въ надѣлъ переселенцамъ и въ продажу, то, — я увѣренъ, — былъ бы совершенно другой результатъ, чѣмъ теперь. — Съ устройствомъ этой дороги, казна имѣла бы возможность продавать въ частныя руки участки — не по 10 рублей за десятину съ разсрочкою уплаты на 10 лѣтъ, какъ теперь, а втрое, даже впятеро дороже, и такая покупка была бы выгоднѣйшею для покупателей, такъ какъ не предстояло бы имъ надобности дѣлать большихъ затратъ на упомянутую выше *расчистку* мѣстностей, для заведенія хозяйствъ. Тѣ 70,000 рублей, которые до нынѣ ежегодно отпускаются отъ казны на содержаніе «гребной флотиліи», съ устройствомъ прибрежной дороги, были бы излишнимъ расходомъ, такъ какъ въ этой флотиліи не предстояло бы никакой надобности. Кромѣ того, съ окончаніемъ производства межевыхъ работъ одновременно съ постройкою прибрежной дороги, вопросъ о распредѣленіи земельной собственности на черноморскомъ побережьи Кавказа не представлялся бы такимъ *неопредѣленнымъ*, какимъ онъ въ дѣйствительности оказывается теперь.

Я не имѣю возможности въ настоящемъ докладѣ разсматривать упомянутый «земельный» вопросъ во всей его подробности, такъ какъ этотъ вопросъ, по своей важности и обширности, требуетъ особаго доклада. Но я считаю нужнымъ сказать, что какъ *надѣлы* поселянъ и *отводъ* участковъ на основаніи устава о сельск. хоз., такъ и *продажа* казенныхъ участковъ въ частныя руки — на черноморскомъ побережьи Кавказа совершаются *по картамъ военно-топографической съемки*, которыя не даютъ достаточной гарантіи въ такомъ серьезномъ дѣлѣ, какимъ, на прим., представляется дѣло покупки частными лицами казенныхъ земель. По принятому вездѣ обычаю, всякій продающійся или покупаемый участокъ обозначается точными границами, а самый расчетъ уплаты денегъ за участокъ дѣлается согласно дѣйствительному количеству десятинъ, въ немъ находящихся. Между тѣмъ, при покупкѣ земельныхъ участковъ на упомянутомъ побережьи, эти участки обозначаются въ натурѣ только *временными* признаками и выдаваемые при отводѣ ихъ планы не имѣ-

имъ значенія; равнымъ образомъ—какъ расчетъ съ казною за участки, такъ и совершеніе на нихъ купчихъ крѣпостей могутъ быть сдѣланы только *впоследствии*. Это неопредѣленное положеніе покупателей въ мм. гг., легко усмотрите изъ формальнаго договора, совершаемаго покупателями съ начальникомъ Черноморскаго округа. Пунктъ 4-й договора говоритъ:—«Такъ какъ расчетъ десятинъ въ участкѣ произведенъ на основаніи военно-топографической съемки Черноморскаго округа, то если, *по окончаніи хозяйственной съемки* земель округа, въ участкѣ этомъ окажется земли болѣе, чѣмъ (сколько показано въ выдаваемомъ проектомъ планѣ) десятинъ, то покупатель обязывается доплатить за излишекъ по той же цѣнѣ, съ распределеніемъ доплаты этой по-ровну на остающееся число платежныхъ лѣтъ. Въ то же время, т. е. *по окончаніи хозяйственной съемки* земель округа, проектный планъ, составленный изъ военно-топографической съемки, замѣняется *новымъ планомъ* въ масштабѣ хозяйственной съемки». Далѣе, пунктъ 5-й договора говоритъ:—«Если же, *по окончаніи хозяйственной съемки* округа, въ продаваемомъ участкѣ окажется земли менѣе количества, обозначеннаго въ семъ договорѣ, то покупатель противъ этого претендовать не будетъ, такъ какъ онъ обязанъ будетъ уплатить деньги только за такое количество земли, какое окажется въ дѣйствительности *по окончаніи хозяйственной съемки*». Такимъ образомъ выходитъ, что оба упомянутые пункты договора основаны на—*если*, которое ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть разрѣшено ранѣе *окончанія хозяйственной съемки*.—По пункту 11-му договора, въ томъ случаѣ, если покупатель выплатитъ всю стоимость за участокъ, то съ нимъ совершается *купчая крѣпость* и онъ *вводится во владѣніе* купленнымъ участкомъ, установленнымъ въ законѣ порядкомъ; — но, очевидно, ни совершенія купчей, ни ввода во владѣніе не можетъ быть сдѣлано до окончанія упомянутой «хозяйственной съемки», такъ какъ только тогда явится возможность обойти границы участка *формально*, т. е. съ постановкою межевыхъ столбовъ и устройствомъ ямъ; точно также и окончательный расчетъ за участокъ возможно будетъ сдѣлать только послѣ упомянутаго формальнаго обхода его границъ.

Что же касается до «хозяйственной съемки», упоминаемой въ договорѣ, то по этому предмету въ «Отчетѣ за 10-лѣтіе» главнаго управленія Намѣстника Кавказскаго сдѣлано такое указаніе:—«Такъ какъ требованія разныхъ лицъ о продажѣ имъ земель въ округѣ направлены преимущественно на юго-восточную часть онаго, то межевыя работы сосредоточены въ этой части и будутъ

поведены на сѣверо-западъ сплошною полосою. Общій масштабъ съемки принять въ 250 саж. въ дюймѣ, такъ что съемка прибрежной части округа, при этомъ масштабѣ, несмотря на ограниченныя межевыя средства, можетъ быть окончена въ теченіи четырехъ лѣтъ, что дастъ возможность болѣе правильно проектировать предложенія, касающіяся земель округа *)). Въ дополненіе къ этому указанію, къ сожалѣнію, я долженъ повторить мое заявленіе о крайнемъ недостаткѣ межевыхъ чиновъ въ Черноморскомъ округѣ **). Все до сихъ поръ сдѣланное по межеванію въ юго-восточной части упомянугаго округа можетъ лишь убѣждать въ томъ, что «окончанія хозяйственной съемки» нужно будетъ ожидать еще десятокъ или болѣе лѣтъ.

Событія, столь неожиданно совершившіяся на черноморскомъ побережьи Кавказа, послѣ объявленія войны Турціи, — нѣтъ сомнѣнія, — вызываютъ необходимость въ болѣе серьезномъ отношеніи къ этому побережью, какъ къ «окраинѣ» нашего отечества. Въ моемъ докладѣ Императорскому Вольному Экономическому Обществу я упоминалъ, что, вслѣдствіе выселенія въ Турцію большаго количества абхазцевъ, предстоитъ надобность въ колонизированіи и этой богатѣйшей природою части черноморскаго побережья. Равнымъ образомъ мною было сказано, что послѣдствія турецкаго десанта не могли не повліять и на колонизацію въ Черноморскомъ округѣ ***). Въ томъ и другомъ случаѣ дальнѣйшій успѣхъ дѣла колонизаціи, я убѣжденъ, если не исключительно, то прежде всего будетъ зависѣть отъ безотлагательнаго устройства сухопутныхъ путей сообщенія.

Но, — кромѣ непосредственнаго вліянія на успѣхъ колонизаціи и, вообще, на развитіе производительныхъ силъ на черноморскомъ побережьи Кавказа, — устройство сухопутныхъ сообщеній на этомъ побережьи представляется крайне необходимымъ и въ государственномъ отношеніи.

Какъ прежде, такъ и теперь черноморское побережье Кавказа представляется наиболѣе уязвимымъ пунктомъ и наиболѣе способнымъ для разныхъ вражескихъ комбинацій непріятеля. Мы видимъ, что здѣсь, на этомъ побережьи, Сухумъ-Кале и другія мѣста не могутъ серьезно обороняться отъ непріятельскаго нападенія именно вслѣдствіе отсутствія сухопутныхъ сообщеній. Г. Черныявскій, изображая полное бездорожье въ Абхазіи и описывая об-

*) «Отчетъ за 10-лѣтіе» стр. 92.

**) «Пут. зам. по Черном. окр.» стр. 144, 145 и 148—151.

***) Статья 2-я «Колониз. черном. прибр. Кавказа» II томъ «Русскаго Сборника» за 1877 г.

разованіе тѣснинъ (трещинъ), говоритъ: — «Чрезъ такія узкія пропасти туземцы перекинули бревна и устроили мосты на подобіе знаменитаго Чортова моста въ Швейцаріи. Чрезъ подобный мостъ отступалъ, въ маѣ, генераль Кравченко» *). По поводу этого отступленія г. Кравченко и перехода его отряда на лѣвый берегъ рѣки Кодора, а также въ виду слѣдовавшаго къ нему подкрѣпленія со стороны Мингреліи, — въ майской книжкѣ журнала «Дѣло» приведена замѣтка изъ газеты «Нашъ Вѣкъ», въ которой указывается, что — дороги отъ Сухума, чрезъ главный хребетъ, въ Кубанскую область такъ и остались неразработанными, какъ было 20 лѣтъ тому назадъ, тогда какъ, помимо всякихъ военныхъ соображеній, уже однѣ экономическія потребности для Кубанской области громко требовали разработки этихъ путей, для сбыта ея произведеній въ Сухумскомъ портѣ. Еслибы означенныя дороги были сдѣланы удобопроѣздными, то «можно съ увѣренностію сказать, что мѣстное абхазское населеніе, видя свой край прорѣзаннымъ въ тылу дорогами, безусловно подчинилось бы требованіямъ вводимыхъ реформъ и не поколебалось бы дать мужественный отпоръ туркамъ» **).

Далѣе, мы видимъ, что сочинскій отрядъ, назначенный на выручку Сухума, по отсутствію дорогъ, добрался до развалинъ этого города лишь тогда, когда Шевкетъ-паша уже покинулъ его, освободивъ, какъ онъ выразился, «тысячи абхазцевъ отъ варварства русскихъ» ***). Этотъ сочинскій отрядъ, какъ извѣстно, былъ задержанъ турецкими броненосцами на Гагринскомъ хребтѣ, самомъ трудномъ для прохода войскъ мѣстѣ, и только благодаря энергическимъ мѣрамъ, принятымъ столь извѣстнымъ командиромъ парохода «Веста», освобожденъ отъ грозившей катастрофы ****).

Затѣмъ, изъ рапорта (отъ 18 декабря 1877 года) командующаго пароходомъ «Великій Князь Константинъ», г. Макарова, главному командиру черноморскаго флота и портовъ, генераль-

*) № 260-й газеты «Голосъ», за 1877 годъ.

**) Жур. «Дѣло», за 1877 г. № 5, стр. 182.

***) № 350-й газ. «Русскій Міръ» за 1877 г.

****) Гагринскій хребетъ находится на границѣ Черноморскаго округа съ Сухумскимъ отдѣломъ. Съ моря онъ представляется возвышеннымъ плато, круто спускающимся къ морю. Сухопутное сообщеніе, отъ устья рѣки Хопунсе до урочища Гагръ, особенно во время морскихъ прибоевъ, возможно лишь по весьма утомительной для ѣзды вьючной тропѣ, проложенной по скатамъ упомянутаго хребта, со многими крутыми и отвѣсными балками. Вьючная тропа, огибая балки, то высоко поднимается на хребетъ, то спускается почти къ самому морю. Нѣкоторые спуски и подъемы представляютъ собою подобіе винтовой лѣстницы. Эта тропа, со спусками и подъемами, составляющая протяженіе не менѣе 20 верстъ, въ настоящее время единственное сухопутное сообщеніе Черноморскаго округа съ Сухумскимъ отдѣломъ. См. «Пут. Замѣт. по Черном. окр.» стр. 64 и 65.

адъютанту Аркасу, видно, что «выгрузка провіанта и фуража въ Сочи потребовала почти двухнедѣльнаго крейсерства у кавказскаго берега» *). Такого затрудненія, особенно въ военное время, конечно, не встрѣтилось бы, если бы своевременно была устроена прибрежная дорога. По этой же причинѣ, т.-е. отъ отсутствія упомянутой дороги, 2 Лабинскій казачій полкъ, при слѣдованіи своемъ изъ Майкопа въ Сухумскій отдѣлъ, въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1876 года, перенесъ много труда и лишеній. Я лично видѣлъ слѣдованіе этого полка чрезъ Сочи, но не считаю умѣстнымъ говорить по этому предмету въ настоящемъ докладѣ.

Вопросъ о сухопутныхъ сообщеніяхъ весьма усердно разрабатывается Кавказскимъ Отдѣломъ Русскаго Техническаго Общества. Въ запискахъ упомянутаго отдѣла много вѣскихъ данныхъ, на которыя нельзя не обратить вниманія. Г. Бентковскій, указывая на поти-тифлисскую желѣзную дорогу, говорить, что эта дорога будетъ лишь второстепенною, т.-е. мѣстною и частію транзитною, до тѣхъ поръ, пока она не будетъ связана съ общею сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ. «Успѣхи цивилизаціи и развитія, говорить онъ, дѣлаемые не только Европой, но и прочими частями Россіи, не могутъ быть чужды Кавказу, безъ явнаго вреда для государства. Пока Кавказъ не будетъ соединенъ съ Россіею желѣзнымъ путемъ, его сліяніе и объединеніе съ Россіею будетъ подвигаться медленно, заселеніе пустыхъ и плодородныхъ пространствъ его не можетъ идти успѣшно и, вслѣдствіе сего, развитіе его промышленное и торговое, матеріальное и нравственное будетъ страдать въ ущербъ прочимъ частямъ Имперіи, производительность его не будетъ въ состояніи выдерживать конкуренціи съ другими странами, а поэтому Кавказъ будетъ оставаться бременемъ для финансовъ государства». «Въ военное время, продолжаетъ г. Бентковскій, при новѣйшихъ усовершенствованіяхъ на западѣ военно-строительной техники и изобиліи средствъ морскихъ перевозокъ, оборона Кавказа безъ желѣзныхъ дорогъ можетъ повергнуть государство въ неисчислимые расходы и сдѣлать даже защиту части территоріи затруднительною. Огромные расходы на содержаніе на Кавказѣ войскъ могутъ быть уменьшены лишь по проведеніи къ нему желѣзныхъ дорогъ. Изыскивая направленіе, которое должно быть дано главнымъ линіямъ кавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, пужно имѣть въ виду условіе — кратчайшимъ путемъ, на сколько позволить характеръ мѣстности, соединить наиболѣе производительные районы обоихъ скло-

*) № 22 «С.-Петербург. Вѣдом.» за 1878 годъ.

новъ главнаго хребта и центры административной дѣятельности между собою и съ побережьями Чернаго и Каспійскаго морей, имѣя въ виду, чтобы направленіе дороги способствовало оборонѣ страны въ военное время» *).

Въ «Запискахъ» упомянутаго отдѣла помѣщенъ цѣлый рядъ сообщеній г.г. Статковскаго и Герсевича, изъ которыхъ первый доказываетъ преимущества проведенія желѣзной дороги по Дарьяльскому ущелью, отъ Владикавказа къ Тифлису (къ станціи Мцхетъ поти-тифл. жел. дор.), второй же, въ виду затруднительности перехода черезъ главный хребетъ и громадныя затраты на устройство тоннелей, признаетъ болѣе удобнымъ и выгоднымъ вести дорогу: отъ Прохладной станціи ростово-владикавказской жел. дороги къ Петровску, а отсюда вдоль берега Каспійскаго моря до Баку, на соединеніе съ разрѣшенною къ постройкѣ тифлиско-бакинскою желѣзною дорогою.

Что же касается до черноморскаго побережья Кавказа, то, независимо отъ взгляда г. министра путей сообщенія на необходимость устройства въ Туапсе гавани и къ ней вѣтви желѣзной дороги, черезъ Гойтхскій перевалъ, о чемъ я сказалъ выше, въ «Запискахъ Кавказскаго Отдѣла Русскаго Техническаго Общества», на основаніи сообщеній г.г. Герсевича, Обезьянинова, Палибина и друг., дается предпочтеніе проведенію желѣзной дороги, чрезъ Екатеринодаръ, по ущелью рѣки Абины къ Геленджикской бухтѣ, какъ удобнѣйшей для устройства здѣсь порта. Относительно же проведенія желѣзной дороги вдоль черноморскаго побережья, отъ Сухума до Анапы, г. предсѣдатель отдѣла М. Н. Герсевичъ высказался въ томъ смыслѣ, что такая дорога не можетъ выдерживать критики съ военной точки зрѣнія, не говоря уже о мѣстныхъ затрудненіяхъ къ устройству этой дороги. Съ такимъ взглядомъ г. Герсевича, въ извѣстной степени, невозможно не согласиться, такъ какъ устройство желѣзной дороги по побережью, отъ Туапсе до Геленджика и далѣе, не отвѣчало бы цѣлесообразности ея постройки и сдѣланнымъ на нее затратамъ. Точно также и проведеніе ближайшаго изъ кубанской области пути къ Сухуму по лѣвому берегу рѣки Кубани въ бассейнъ рѣки Кодора, по даннымъ г. Бентковскаго, встрѣчаетъ громадныя затрудненія въ переходѣ чрезъ главный хребетъ. «Судя по природѣ мѣстности и съемкамъ съ оной,—говоритъ г. Бентковскій,—переходъ въ этомъ мѣстѣ чрезъ главный хребетъ былъ бы сопряженъ съ такими затрудне-

*) Технич. общ. 1-го февр. 1869 № 3 Зап. Кавк. Отд. Рус. Техн. Общ.

ніями, какихъ еще не предстояло преодолевать ни одной изъ существующихъ дорогъ, а потому вопросъ о возможности осуществленія этого направленія нужно предоставить дальнѣйшему времени, такъ какъ при болѣе подробномъ изученіи мѣстности и успѣхамъ науки можетъ быть представится возможность къ практическому его разрѣшенію». Затѣмъ, другой путь соединенія Кубанской области съ Сухумомъ, по бассейнамъ рѣкъ Лабы и Бзыби, по даннымъ г. Герсевича, разсматривавшаго проектъ г. Проценко *), также встрѣчаетъ громадныя затрудненія. По изслѣдованію г. Прокофьева, — говоритъ г. Герсевичъ, — при направленіи дороги изъ долины Малой Лабы къ Сухуму встрѣчаются три перевала, а именно: Аишхо (между р. Мал. Лабой и р. Мзымтой), Мзымтскій (между р. Мзымтой и р. Бзыбью) и Доускій (между р. Бзыбью и Сухумомъ). Не надо забывать, — прибавляетъ г. Герсевичъ, — что южный склонъ хребта Доу, вообще болѣе крутой, еще не изслѣдованъ, а высота перевала Аишхо доходитъ до 8,000 футъ. Но, — несмотря однако на такія препятствія, — въ «Запискахъ Кавказскаго Отдѣла Русскаго Техническаго Общества» высказано убѣжденіе, что — рано или поздно соображенія, какъ торговыя, такъ и стратегическія, приведуть къ неизбежности связать Сухумъ-Кале — съ одной стороны съ Мингрелією, а съ другой — съ Кубанскою областію, — и что, поѣтому, слѣдуетъ достовѣрно убѣдиться въ степени возможности проложенія дороги изъ Кубанской области къ Сухуму, нарочно для этого произведенными изысканіями.

Изъ приведенныхъ мною свѣдѣній, взятыхъ изъ «Записокъ Кавказскаго Отдѣла Русскаго Техническаго Общества», вы, мм. гг., хотя приблизительно можете вывести заключеніе о значеніи сухопутныхъ сообщеній въ дѣлѣ развитія Кавказа вообще, какъ части территоріи нашего отечества. Но — по отношенію къ черноморскому побережью Кавказа — устройство желѣзныхъ дорогъ я не имѣю въ виду ставить на первый планъ. По моему убѣжденію, безъ затрудненій и съ пользою можетъ быть устроена вѣтвь потифлисской желѣзной дороги, отъ Ново-Сенакской станціи — чрезъ Текляты и Зугдиди — къ Сухуму. Эта вѣтвь, какъ я сказалъ выше, — съ одной стороны устранить значеніе для *внутренней* линіи парокондукта столь неудачно выбраннаго для основанія порта, — болотистаго и лихорадочнаго, — Поті, — а съ другой — въ извѣстной степени будетъ содѣйствовать успѣшному развитію южной Абхазіи. Точно также я не вижу основаній для противорѣчій взгля-

*) Г. Проценко проектировалъ дорогу отъ Царицина къ Сухуму или Туапсе.

дамъ г. министра путей сообщенія, признаваемаго необходимымъ устроить въ долину рѣки Туапсе гавань и провести къ ней, чрезъ Гойтхскій переваль, вѣтвь ростово-владикавказской желѣзной дороги. Но эта вѣтвь и эта гавань, хотя и будутъ имѣть центральное положеніе для всего пространства отъ Новороссійска до Гагръ, — на основаніи приведенныхъ мною данныхъ, окажутся благотворными лишь для Кубанской области.

Выше мною было сказано, что существующій, на границѣ Черноморскаго округа съ Сухумскимъ отдѣломъ, *Гагринскій* хребетъ представляетъ серьезную естественную преграду, для сухопутнаго сообщенія между сѣверо-западною и юго-восточною частями черноморскаго побережья Кавказа. Этого обстоятельства нельзя не имѣть въ виду, — и именно вслѣдствіе этой причины — на пространствѣ отъ Туапсе до Сухума устройство *прибрежнаго колеснаго пути* слѣдуетъ раздѣлить на двѣ части: — отъ рѣки Туапсе до Гагринскаго хребта и отъ послѣдняго до Сухума.

Я неоднократно высказывалъ въ печати, что всѣ жители юго-восточной части Черноморскаго округа, т.-е. всѣ колонизирующіеся и пріобрѣтающіе земли на упомянутомъ пространствѣ отъ Туапсе до Гагринскаго хребта, испытываютъ крайнія затрудненія въ сообщеніи съ Кубанскою областію, откуда, какъ изъ единственнаго источника, они пріобрѣтаютъ мясной и упряжной скотъ. Въ той же степени испытываютъ затрудненія и расположенныя здѣсь войска. Равнымъ образомъ, въ виду существованія въ этой части округа обширныхъ нагорныхъ бассейновъ и высоты главнаго Кавказскаго хребта, я также указывалъ на значеніе для этой части побережья *Гойтхскаго* перевала (высота его 1343 фута), какъ единственнаго и ближайшаго для удобнаго сообщенія съ Кубанскою областію. По этому самому прибрежная дорога въ юго-восточной части Черноморскаго округа должна быть направлена такимъ образомъ, чтобы она, съ одной стороны, не была удалена отъ нагорныхъ бассейновъ, въ которыхъ главнымъ образомъ расположены лѣса, принадлежащіе казнѣ, а съ другой — приближалась къ упомянутому Гойтхскому перевалу. Я рѣшительно не понимаю причины, побудившей г.г. Винча и Шелковникова прокладывать эту дорогу по скатамъ горъ, обращеннымъ къ морю и у самаго моря. Такой пріемъ положительно говоритъ во вредъ дѣлу, а не въ пользу его. Я еще при первомъ моемъ путешествіи по черноморскому побережью Кавказа, въ 1870 году, узналъ о существованіи сообщенія Георгіевской станицы, расположенной въ бассейнѣ рѣки Туапсе, со штабомъ 1-го Кавказскаго линейнаго баталіона, въ то время находившагося въ урочи-

ще Божья-вода, на рѣкѣ Псезуапѣ *). Взгляните, мм. гг., на карту — и вы убѣдитесь, что лучше этого направленія для прибрежной дороги быть не можетъ. Здѣсь, отъ Георгіевской станицы, дорога пролегаетъ по р.р. Пшенахо и Тхаценахо, изъ которыхъ первая впадаетъ въ р. Туапсе, а вторая въ р. Аппе; отсюда пересѣкаетъ одинъ только водораздѣлъ и переходитъ прямо въ бассейнъ рѣки Псезуапѣ, къ урочищу Божья-вода. Но взгляните по картѣ и на то, какъ будетъ удобно провести прибрежную дорогу, отъ устья рѣки Туапсе до устья рѣки Псезуапѣ, по скатамъ горъ, обращеннымъ къ морю.

Я не буду утруждать вашего, мм. гг., вниманія поясненіемъ того, гдѣ и какъ слѣдуетъ провести прибрежную дорогу, отъ урочища Божья-вода на юго-востокъ до Гагринскаго хребта. Для этого, какъ я уже сказалъ, должны быть произведены тщательныя изысканія. По моему убѣжденію, лучше вовсе не строить прибрежной дороги, чѣмъ такое серьезное дѣло начинать въ такомъ видѣ, какъ это сдѣлали гг. Винча и Шелковниковъ.

Относительно второй части прибрежной дороги, т.е. отъ Сухума до Гагринскаго хребта, — я уже высказать и ея значеніе для сѣверо-западной части Абхазіи, и ея направленіе. Мнѣ остается только пожелать, чтобы какъ эта дорога, такъ и предъидущая, отъ Георгіевской станицы до Гагринскаго хребта, осуществились какъ можно и быстрѣе и цѣлесообразнѣе, съ устройствомъ на нихъ почтовыхъ станцій, столь необходимыхъ въ новозаселяемомъ краѣ. По устройствѣ же означенныхъ двухъ частей прибрежной дороги, обстоятельства сами укажутъ на необходимость проложенія колеснаго пути чрезъ Гагринскій хребетъ, для соединенія этихъ частей. Въ то же время могутъ быть предприняты и изысканія для проложенія дорогъ въ нагорные бассейны, для извлеченія оттуда богатствъ природы на устроенный уже прямой путь. Сухумъ и Туапсе приобретутъ тогда именно то значеніе, какое имъ предназначаютъ люди свѣдущіе въ морскомъ дѣлѣ и въ рѣшеніи государственныхъ вопросовъ. Затѣмъ, весьма желательно, чтобы была устроена прибрежная дорога отъ Туапсе до Геленджикской бухты и далѣе до Кабардинки, т.е. до устроенаго уже отъ Новороссійска до Кабардинки шоссе, но эта дорога не можетъ имѣть такого серьезнаго значенія, какое имѣютъ за собою предыдущія двѣ части прибрежной дороги.

*) Стр. 115 и 116 Пут. Зам. по Черн. оар.



2007055024