

g 75
17





2007055024

*Год
17.*

А. ВЕРЕНДАГИНЪ.

Значение путей сообщения въ дѣль колонизации и развитии черномор- скаго прибрежья Каспаза.

СООБЩЕНИЕ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВОЛЬНОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ОБЩЕ-
СТВУ ВЪ ЗАСѢДАНИИ III ОТДѢЛЕНИЯ ВЪ ФЕВРАЛѢ 1878 Г.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

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

1878.



СИНЕМАТИКА

запись о земледелии и промышленности
дополнена письмами и публикациями
издаваемой ныне газеты

Печатано по распоряжению Императорского Вольн. Экономич. Общества.

СВЯТОУАНОВСКИЙ УЧЕБНИК ПО ЗЕМЛЕДЕЛИЮ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ДЛЯ СРЕДНЬЕЙ ШКОЛЫ ИЗДАВАЕТСЯ ВЪ ЧЕСТЬ

АПОСТОЛА ПАВЛА

САМОГО ВАЛЕНТИНАНОМ АПОСТОЛА ПАВЛА ПОСЛАНОГО
МУХОМЪ СВЯТОУАНОВСКОМЪ

ЗНАЧЕНИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ВЪ ДѢЛЪ КОЛОНИЗАЦИИ И РАЗВИТИИ ЧЕРНОМОРСКОГО ПРИБРЕЖЬЯ КАВКАЗА.

Мм. гг. Императорское Вольное Экономическое Общество, по выслушаніи въ общемъ собраніи, 19-го января, моего доклада «Черноморское прибрежье Кавказа и его колонизация», опредѣлило—возбужденный мною вопросъ о колонизации упомянутаго прибрежья, какъ вопросъ политico-экономической, 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, м.м. гг. значеніе путей сообщенія въ доль колонизаціи и развитіи Черноморскаго прибрежья Кавказа.

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

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

Правленіе упомянутаго общества, руководясь данными о западномъ прибрежіи 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 прибрежій Кавказскаго края, такъ и для финансовыхъ интересовъ казны».

Для обсужденія были предложены слѣдующіе вопросы:

1) «Слѣдуетъ ли вообще рекомендовать кавказскому начальству дорого стоющій 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 прибрежье довольно частыми и относительно дешевыми срочными пароходными сообщеніями?

3) Какая мѣра вообще выгоднѣе для казны и для кавказскаго прибрежья:—поддерживать ли гребную флотилію (все равно, съ упомянутой реформой или безъ всякой реформы), какъ до сихъ поръ, на неопределеннное время, или же поддержать въ продолженіи пяти лѣтъ, какъ выше изложено, конкуренцію пароходовъ суммами, выдаваемымя нынѣ для гребной флотиліи, въ вѣрномъ разсчетѣ, 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 западномъ кавказскомъ прибрежье, учрежденная и содержимая казною, не принесла существенной пользы; поглотив непроизводительно до 400,000 рублей, она ни мало не содействовала вкоренению и развитию мореходства и судостроенія.
 - 3) «Учреждение матросского цеха» представляется дѣломъ безполезнымъ и потому не желательно, такъ какъ это повело бы къ сосредоточенію торгового движения на ничтожныхъ каботажныхъ судахъ, не способныхъ удовлетворить справедливымъ требованіямъ дешевизны и удобства.
 - 4) «Западное кавказское прибрежье» до тѣхъ поръ, пока тамъ не будетъ выстроено иѣсколько 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 содействовало развитию морскихъ сообщеній, пренебрегаетъ привлечениемъ мелкихъ грузовъ и не сочувствуетъ интересамъ прибрежнаго населенія, а потому слѣдуетъ: — или «заставить» это общество, получающее субсидію, оказывать дѣйствительные услуги установлениемъ 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 привлечении грузовъ, въ состояніи будетъ конкурировать съ русскимъ обществомъ пароходства и торговли, и въ «пятилѣтній» периодъ времени поставить «пароходство по кавказской линіи» на такую степень, что, съ одной стороны, кавказское побережье будетъ уже обеспечено 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 г.г. профессоровъ,—но, къ сожалѣнію, эти положенія — ошибочны. Ошибочны они потому именно, что отвѣты г.г. профессоровъ основаны были лишь на докладѣ г. Вальдемара, въ которомъ далеко не достаточно данныхъ, въ особенности для постановки та-

кихъ серьезныхъ вопросовъ, какими представляются вышеприведенные вопросы, предложенные для разрешенія. Г. Вальдемаръ не потрудился изучить, какъ слѣдовало, не только настоящаго положенія рассматриваемаго края, но даже и самого вопроса—о существующихъ морскихъ сообщеніяхъ.

Взглядъ г. Вальдемара на *гребную флотилію* и на *ея значеніе*, для западнаго кавказскаго прибрежья, крайне не обстоятеленъ. Насчитывая въ гребной флотиліи: *31 фелюку* (рыбачьи лодки, поднимающія 200—400 пудовъ товара), *9 баркасовъ* (шарусныя суда, поднимающія 700—1,000 пудовъ груза) и *3 кочермы* (тоже шарусныя суда, поднимающія 1,000—1,500 пудовъ груза), г. Вальдемаръ въ своемъ докладѣ говоритъ: — «*Еслі* гребная флотилія, требующая 150 человѣкъ экипажа, поднимаетъ не болѣе 21,000 пудовъ, или 336 тонъ, 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* *вмѣстимости* *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 товары*, т.-е. значительно содѣйствовать *экономическому развитію* края. Скромная задача гребной флотиліи можетъ быть вполнѣ замѣнена *пароходами*, которые будуть поддерживать *за болѣе умѣренную плату*, чѣмъ гребная флотилія, не только маловажныя сообщенія съ ближайшими прибрежьями, 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 употребляєтъ теперь ежегодно на содержаніе гребной флотиліи, вполнѣ достаточны для того, чтобы, *упразднивши* эту флотилію, прибавить къ одному рейсу въ недѣлю, который съ 1877 года обязательно будуть 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 дѣль на западномъ прибрежью Кавказа; фрахты и пассажирская плата уменьшились бы мѣстами вдвое и втрое, что *вѣдѣлало 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 невозможностю ихъ вывоза. Закиша бы новая жизнь на этихъ богатыхъ прибрежьяхъ, могущихъ питать самое густое населеніе. Обеспеченныя 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 отпускаемыя ей 70,000 рублей создать конкуренцію русскому обществу пароходства и торговли, и тогда (по мнѣнію г. Вальдемара) закипитъ новая жизнь на этихъ богатыхъ прибрежьяхъ.*

Да, м. гг., я крѣпко вѣрю въ блестящую будущность западнаго кавказского прибрежья,—сознаю, что такія мѣста этого прибрежья, какъ Вардане, Дагомысъ, 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 прибрежье находится теперь.*

По моему глубокому убѣженію, 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 кавказского прибрежья исключительно обусловливается *отсутствиемъ 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 опої 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. Вальдемарь не счелъ нужнымъ изучить и *значенія береговой гребной флотиліи*. Эту флотилію невозможно упрекать въ томъ, что она *не содѣствовала вкорененію* въ краѣ *судостроенія*. Для судостроенія

*.) «Докладъ» г. Вальдемара стр. 23.

**) «Докладъ» г. Вальдемара стр. 27.

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

Значеніе береговой гребной флотиліи, какъ было прежде, такъ и тѣперь, для черноморскаго прибрежья Кавказа весьма важно. Это значеніе много разъ я испытывалъ 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, поселене и другіе жители ни въ какомъ случаѣ не могутъ сообщаться между собою. Такъ, напр., деревня Веселая не можетъ имѣть сообщенія съ Сандриншемъ (раздѣляетъ рѣка Псоу), ни съ Адлеромъ (раздѣляетъ рѣка Мзымта), съ которыми тѣмъ болѣе не можетъ сообщаться Сандриншъ. Между тѣмъ Адлеръ, для окружающихъ его селеній, можетъ называться торговымъ пунктомъ, гдѣ поселене 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 поселеній, а потому продолжительные разливы рѣкъ, зачастую, ставятъ ихъ въ затруднительное положеніе». Равнымъ образомъ, основываясь на отчетѣ г. почтителя за 1872 годъ, я сообщалъ, что, «причиною заболѣвания и болѣшой 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 неизбѣженъ, потому что всѣ лавки и источникъ промысловъ находятся по другую сторону рѣки» *).

Нѣть сомнѣнія, такое изолированное положеніе поселеній и другихъ жителей въ рассматриваемомъ 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 пароходной конкуренціи.

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

Чтобы прийти къ положеніямъ и выводамъ наиболѣе соответствующимъ *настоящимъ и действительнымъ* условіямъ черноморского прибрежья Кавказа, я, какъ довольно близко знакомый съ этимъ краемъ, счелъ своею обязанностью въ нѣсколькихъ статьяхъ, помѣщенныхъ въ истекшемъ году въ «Гражданинъ» *), изложить «очеркъ территории прибрежья», съ поясненіемъ ея природныхъ качествъ, распределенія земельной собственности и числа жителей, — а также сообщить свѣдѣнія о существующихъ морскихъ и сухопутныхъ сообщеніяхъ. Затѣмъ, только по изложеніи упомянутыхъ свѣдѣній о черноморскомъ прибрежье, я счелъ возможнымъ указать на недостатки доклада г. Вальдемара и высказать свой *ответъ* 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 следуетъ*. 2) Но точно также не слѣдуетъ рекомендовать упомянутому начальству и *немедленного уничтоженія* существующей гребной флотиліи, такъ какъ эта флотилія не можетъ быть причислена къ такимъ учрежденіямъ, которые удовлетворяютъ только *«мнимыя нужды»* края **). 3) Я не желаю, да и не признаю себя въ правѣ, поднимать вопроса о томъ, на сколько правильно или неправильно расходовались суммы на содержаніе существующей греб-

*) «Дѣло волющеї необходимости», въ №№ 15—22 «Гражданъ».

**) «Докладъ» г. Вальдем., стр. 34.

ной флотилии въ прошедшемъ, но — въ виду первого положенія, вытекающаго изъ отвѣтовъ гг. профессоровъ, т.-е. что финансовая и народохозяйственная политика должна всегда и вездѣ руководствоваться «бережливостью», нельзя искренно не желать, чтобы расходы на флотилію въ будущемъ были вполнѣ правильны и, сообразуясь со степенью развитія края, ограничивались удовлетвореніемъ *насущной* 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 прибрежью) 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 прибрежьемъ, **) вызвано «исключительностію положенія этого края», какого мы не находимъ ни въ Крыму, ни на азовскихъ прибрежьяхъ. Нужно, поэтому, озабочиться 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 известно, доказали уже невозможность, при настоящемъ положеніи края, — частнымъ лицамъ имѣть въ своемъ распоряженіи гребныя суда. Изъ этого предпріятія частныхъ лицъ, кроме *убытоковъ и разочарованія*, ничего больше не вышло. Поэтому, сокращать штатнаго 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 прошедшими, настоящія нужды *военного*

*) «Докладъ» г. Вальдем. стр. 23.

**) Пункты сообщенія: Анапа, Новороссийскъ, Джубга, Туапсе, Лазаревское, Вардане, Дагомысъ, Соча, Адлеръ, Сандришъ, Гагры, Пицунда, Гудауты и Сухумъ. На всѣхъ означенныхъ пунктахъ приемъ съ военныхъ и комерческихъ 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.

въдомства въ гребной флотиліи значительно сократились, что гребная флотилія, при ненормальности заправленія ю, имѣть несоответствующее общественнымъ нуждамъ направлениe, и что задача развитія края должна быть основана не на войскахъ, въ краѣ временно находящихся, а на мѣстныхъ жителяхъ,—следуетъ безотлагательно озабочиться постановкою существующей гребной флотиліи въ такое положеніе, чтобы она дѣйствительно и въ *должной степени* оказывала содѣйствіе въ развитіи экономической дѣятельности въ краѣ. Весьма важный въ этомъ отношеніи вопросъ объ администраціи гребной флотиліи долженъ быть приведенъ въ положительную ясность. Допускать же преканіе, если оно дѣйствительно существуетъ, о томъ, изъ какихъ средствъ—военныхъ или гражданскихъ должно отпускаться содержаніе упомянутой флотиліи, какъ мнѣ кажется, не предстоитъ никакой надобности, ибо тѣ и другія средства, т.-е. военнаго и гражданскаго 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 *тракта* *средствъ* *вполнѣ* *соответствовала* *государственнымъ цѣлямъ.* 7) Нельзя не желать,—отъ души и чисто-сердечно,—*открытія* *мореходныхъ школъ* въ тѣхъ пунктахъ черноморского прибрежья, 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 *далъное* плаваніе, а слѣдуетъ пріурочивать ихъ и къ другимъ запросамъ мѣстнаго морскаго дѣла. Да не постыжусь на меня г. Вальдемаръ, если я упомяну, что и *рыболовство* *) требуетъ знанія и можетъ быть предметомъ преподаванія въ морской школѣ. «Рыболовство» на черноморскомъ прибрежью Кавказа необходимо должно составлять одну изъ *доходныхъ* статей народнаго хозяйства, между тѣмъ какъ до сихъ поръ *единственные рыбопромышленники* *здесь*—турки, платящіе за право ловли по 10 рубл. отъ фелюки (за весь сезонъ) и за это получающіе большие барыші. 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 беспѣдъ, подъ руководствомъ офицеровъ»*

*) «Доказъ» г. Вальдем. стр. 31.

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

На второй вопросъ: 1) Если я уже сказалъ, что учрежденіе «матросскаго цеха» не желательно, а существованіе «гребной флотиліи» необходимо до болѣе лучшей обстановки положенія кавказскаго прибрежья, то изъ этого само собою выходитъ, что, въ ущербъ существованія гребной флотиліи, поддержаніе большихъ паровыхъ судовъ предпочтительне слѣдуетъ. Хотя западное кавказское прибрежье 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 прибрежью, 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 обеспеченаго правительствомъ, такая субсидія показалась бы малозначительна, 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 прибрежье, все уже приспособлено и приложено, а новому обществу нужно будетъ еще создавать приспособленія и приложения. Поэтому и потому еще, что западное кавказское прибрежье не можетъ теперь обеспечивать грузами, на дѣль и выйдетъ то же самое, что года три тому назадъ вышло съ «новороссійскимъ обществомъ», пароходы котораго, какъ извѣстно, послѣ ликвидациіи дѣль, перешли въ собственность русскаго общества пароходства и торговли. 3) Никакой «надежды» не слѣдуетъ питать и въ томъ отношеніи, что будто бы пятитысячная субсидія, въ ежегодномъ размѣрѣ по 70,000 рублей, могла «навсегда обеспечить кавказское прибрежье довольно частыми и относительно дешевыми срочными пароходными сообщеніями». Если г. Вальдемаръ заявляетъ, что «устройство дороги по кавказскому прибрежью едва ли такъ скоро осуществится», то само собою выходитъ, что пятитысячіе пароходной субсидії тутъ ни при чемъ, такъ какъ — если

*) «Докладъ» г. Вальдем. стр. 32.

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

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

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

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

Равнымъ образомъ нельзя не присоединяться къ заключительному пункту мнѣнія г. профессора Бунге, который говоритъ: «Правильное рѣшеніе вопроса состоится 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 улучшении морскихъ сообщеній*, не выяснивъ предварительно вопроса *о сухопутныхъ сообщеніяхъ*, отъ кото-

рыхъ, какъ я упомянулъ выше, исключительно зависить замкнутость и неподвижность того положенія, въ какомъ черноморское прибрежье Кавказа находится теперь.

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

Г. Вальдемаръ въ своемъ докладѣ говоритъ: — «Проектъ устройства шоссейной дороги отъ Сухумъ-Кале до Новороссійска по самому кавказскому прибрежью едва ли такъ скоро осуществится, такъ какъ, во - первыхъ, единовременная постройка дороги обошлась бы до трехъ миллионовъ рублей, не считая ежегоднаго ремонта мостовъ и проч., и, во-вторыхъ, сама прибрежная дорога имѣть 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 чёмъ же основанъ такой взглядъ на *прибрежную дорогу*? Въ отвѣтъ на этотъ вопросъ, за г. Вальдемара, я могу сказать: — такъ-себѣ, ни на чёмъ!! Г. Вальдемаръ, въ подкрепленіе 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 рассматриваемаго края имѣла *второстепенное значеніе*. Я не могу также допустить мысли, чтобы только «расходъ въ три миллиона рублей» могъ остановливать сооруженіе столь важной, и для края и вообще для государства, дороги. Этому нельзѧ даже вѣрить, имѣя въ виду расходы большаго числа миллионовъ на такія предпріятія, которыхъ въ сущности не могутъ принести желаемаго результата. Примѣръ м. гг., передъ глазами — это Поти.

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

*) «Докладъ» г. Вальд. стр. 27.

ленно, игнорировали значение порта «сухумского». Результатомъ этихъ воспѣваній и восхваленій явилась уже не мысль, а дѣятельная работа портовыхъ сооруженій въ Поти. Первоначально портовыя сооруженія поручили г. Шаврову, но—это неудалось,—результатъ вышелъ плохой. Г. Шаврова замѣнили г. Бахметьевымъ и теперь ожидаютъ *лучшихъ результатовъ...*

Г. Вальдемаръ, какъ специалистъ морскаго дѣла, въ докладѣ своемъ говоритъ:—*а) О потійскомъ портѣ:*—«Постройка потійскаго порта быстро подвигается впередь; 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 миллиона рублей, будетъ готовъ; глубина его дойдетъ до 23 футовъ. Хотя довольно вѣроятно, что отъ вытекающей изъ рѣки Риона весьма мутной воды портъ постепенно будетъ мельять, да и самая постройка скоро окажется недостаточно прочна, все-таки окончаніе этой постройки слѣдуетъ привѣтствовать, какъ счастливое событие 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 сооруженій Потійскаго порта. При изобиліи 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 отѣзломъ г. Вальдемара изъ Поти, волнами Чернаго моря значительная часть мола была разрушена, при чемъ стоявшій на молѣ паровой кранъ, вѣсомъ болѣе 2,500 пудовъ, какъ пшеница 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,—проводи вѣтви желѣзной дороги, отъ Ново-Сенакской станціи Поті-тифлісской желѣзной дороги, чрезъ Озургеты. Съ проведениемъ же этой вѣтви, для *анатолійской линіи* (т.-е. отъ Константиноополя вдоль всего прибрежья 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 сооруженій на сухумскомъ рейдѣ— потійскій портъ потеряетъ значеніе и для *внутренней линіи* (т.-е. линіи отъ Одессы и Таганрога, вдоль всего кавказскаго прибрежья).

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

Само собою разумѣется, Сухумскій портъ съ проведениемъ къ нему вѣтви отъ Ново-Сенакской станціи поті-тифлісской желѣзной дороги *николько не повлияетъ* на сѣверо-западную часть сухумскаго отдѣла, т.-е. на пространство отъ Сухума до Гагринскаго хребта. Эта богатѣйшая отъ природы часть черноморскаго прибрежья Кавказа, подобно территоріи черноморскаго округа, теперь чужда производительности. Но проведите по этой части прибрежья 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 проведениемъ 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 осуществлению этого проекта.*⁾ Равнымъ образомъ, согласно со взглядами г. министра путей сообщенія, предположено построить:— въ Анапѣ и Новороссійскѣ пристани — молы, — въ Геленджикѣ пристань, а въ долинѣ рѣки Туапсе — гавань, съ проведениемъ къ послѣдней вѣтви отъ ростово-владикавказской желѣзной дороги, чрезъ Гойтхскій перевалъ **). Какъ мнѣ известно, изысканія для упомянутой вѣтви уже произведено. Но, мг. гг., всѣ означенные предположенія, какъ морского министерства, такъ и г. министра путей сообщенія, ни на одну юту не могутъ повлиять въ дѣлѣ развитія экономической дѣятельности на всемъ 250-ти верстномъ протяженіи прибрежья, отъ Геленджика до Гагринскаго хребта (границы сухумскаго отдѣла). Маячное освѣщеніе, нѣть сомнѣнія, окажетъ большія услуги для морскихъ сообщеній, совершаемыхъ вдоль черноморскаго прибрежья Кавказа, но эти сообщенія, какъ я сказалъ выше, до *лучшей* обстановки положеній упомянутаго прибрежья *не* могутъ принести для него существенной пользы. Точно также и вѣтвь желѣзной дороги, чрезъ Гойтхскій перевалъ, съ гаванью въ Туапсе—окажутъ прямую пользу лишь для Кубанской области, но ни какъ не для прибрежья. Причина этому заключается въ томъ именно, что къ этой Туапсической гавани и къ этой вѣтви желѣзной дороги ни съ одной стороны прибрежья не возможно проѣхать на колесахъ, даже изъ за самаго ничтожнаго отъ нихъ разстоянія. Я покорнѣйше прошу васъ, мм. гг., взглянуть на карту черноморскаго прибрежья Кавказа и вы убѣдитесь въ справедливости моихъ словъ. Районъ полезнаго дѣйствія желѣзной дороги здѣсь, на прибрежье, 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 прибрежья, при множествѣ рѣкъ и рѣчекъ здѣсь находящихся и, затѣмъ, при полномъ отсутствіи сухопутныхъ 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 повлияютъ на рассматриваемый край,—онъ будетъ оставаться тою же мертвою

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

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

пустынею, какъ теперь,—до тѣхъ поръ, пока не прорѣжутъ его сухопутными сообщеніями.

Тифлисская комисія 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 комисіи,—«проведеніе дорогъ если не должно предшествовать заселенію края, то, по крайней мѣрѣ, должно произойти съ нимъ одновременно. Безъ путей сообщенія,—говоритъ комисія,—немыслима ни какая благоустроенная жизнь гражданскаго населения» *).—Означенная комисія 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 перевѣрапъ черезъ рѣки, при чёмъ перечислены и самыя рѣки, требующія переправъ. Но, къ сожалѣнію, столь резонныя указанія комисіи до сихъ поръ не обратили на себя должнаго вниманія.

Въ моихъ «Путевыхъ замѣткахъ по Черноморскому округу» **) вы, м.м. гг., найдете подробнѣя 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 имѣть даже троцъ, не говоря уже о какихъ-либо перевѣрахъ черезъ рѣки. Такое состояніе края давало мнѣ ясное понятіе, что правительство наше, при всѣхъ своихъ заботахъ о заселеніи этого края и при всѣхъ сдѣланыхъ имъ затратахъ на пособіе и ссуды переселенцамъ, не можетъ ожидать успешнаго развитія гражданской жизни, а вмѣсть съ тѣмъ и сельскохозяйственной культуры въ ближайшемъ будущемъ.

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

*.) Отчетъ комисіи стр. 16.

**) Изданы особою книгою въ 1874 году.

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

ревъ бывшихъ черкесскихъ садовъ, вполнѣ зависить отъ сухопутныхъ сообщеній. Г. попечитель говоритъ: — «Если исключить $\frac{1}{6}$ часть всего собранного количества, оставленную жителями для собственной потребности, и перевести остальная $\frac{5}{6}$ частей сбора на деньги, то сумма въ 13,843 руб. будетъ приблизительная выручка отъ продажи фруктъ. Принимая во вниманіе массу фруктовыхъ деревьевъ въ краѣ, количество собранныхъ фруктъ покажется всякому, конечно, ничтожнымъ. Оно могло бы быть вдвое больше, а, следовательно, предоставило бы жителямъ чистый доходъ вдвое больше большій. Виноваты въ этомъ — пути сообщенія». Тотъ же попечитель, въ отчетѣ своемъ за 1875 годъ, приводитъ данныя, еще болѣе обрисовывающія затруднительное положеніе поселеній 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 хребеть, въ Кубанскую область. Г. попечитель, указавъ такими примѣрами на общее «бездорожье» въ вѣренномъ ему отдѣлѣ, которое гибельно вліяетъ на экономическую дѣятельность мѣстнаго населенія, въ заключительной статьѣ своего отчета говоритъ: — «Постепенное, годъ отъ года, разрушеніе существовавшихъ дорогъ, остающихся въ теченіи уже нѣсколькихъ лѣтъ безъ всякаго ремонта, и несостоительность ничтожныхъ мѣстныхъ средствъ къ исправленію ихъ,—все это указываетъ на необходимость проложенія дорогъ средствами правительстvenными, безъ чего всѣ начатки къ прочному заселенію края, начатки стоявшіе столькихъ жертвъ правительству и труду для администраціи,—погибнуть».

Но это, м. гг., данныя, касающіяся съверо-западной части Черноморского округа, которая много бѣднѣе природою и чуть ли не втрое 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, м. гг., можете себѣ представить — въ какую глушь обратился этотъ край, въ которомъ, какъ я выразился, природа работаетъ какъ бы *на парахъ*. Между тѣмъ, эта часть черномор-

скаго прибрежья, 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 *ссудной недоимкѣ*, которую они обязаны уплатить казнѣ. Но нужно при этомъ также замѣтить, что наиболѣшее количество казенной земли, проданной въ частныя руки, прачитается именно на эту же юго-восточную часть округа. Положеніе землевладѣльцевъ въ этой богатой части прибрежья не только не блестяще, но даже въ большой степени *не устойчиво*, такъ какъ нѣкоторые изъ нихъ, основывая свои хозяйства, потерпѣли большия 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 введенномъ ему отдѣлѣ. Напротивъ того, нѣкоторыя мѣста отчетовъ указываютъ даже на неправильность его взглядовъ. Въ отчетѣ за 1873 годъ, упомянутая о когда-то существовавшихъ въ его отдѣлѣ колесныхъ дорогахъ, проложенныхъ войсками, отъ мѣстъ расположенія ротъ къ берегу моря, и отъ долговременной ихъ неремонтировки сдѣлавшихся *непропадными*, г. попечитель, въ видахъ благоустройства края, признаетъ необходимымъ — не только эти дороги, но и выючныя троны — «раздѣлить на участки, которые распределить между поселеніями и окрестными помѣщиками и обязать ихъ содержать эти дороги въ исправности». Нѣть сомнѣнія, что *обязательное* ремонтированіе ничтожныхъ въ сущности дорогъ, о которыхъ говорить г. попечитель, ни къ чему не могло и не можетъ повести, коль скоро нѣть 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 воинской необходимости», № 15—22 «Гражданина» за 1877 годъ.

скаго хозяйства, такъ и уступленныхъ казною на льготныхъ условіяхъ, владѣльцы совершенно не оправдывали 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 зарастаютъ». Въ виду такого грустнаго факта *застол* въ дѣятельности землевладѣльцевъ, въ отвѣтъ на приведенный *несправедливый упрекъ* г. попечителя, я счелъ необходимымъ высказать гласно, что въ этомъ вину — бездорожье, т.-е. что на нѣкоторые участки землевладѣльцевъ, каковы, наприм., участки, расположенные близъ подошвы хребтовъ Ахцу и Алексъ, въ настоящее время невозможно добраться, развѣ только на аэростатѣ*).

Еще болѣйший упрекъ,—упрекъ уже не канцелярскій, а публичный, былъ сдѣланъ землевладѣльцамъ г. начальникомъ Черноморскаго округа, въ 1875 году. По поводу несостоявшагося въ Новороссійскѣ сѣѣза землевладѣльцевъ, съ цѣллю выработки правилъ для обеспеченія участковъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, рабочими силами, въ № 80 газеты «Кавказъ» и въ № 206 газеты «Голосъ» (за 1875 г.) было напечатано заявление начальника упомянутаго округа, сущность котораго заключалась въ томъ, что землевладѣльцы не сочувствуютъ жизненному и столь важному для черноморскаго прибрежья 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 нѣть *такой* взглядъ начальника округа вы, м.м. гг., можете разсудить сами. Съ своей же стороны я,—какъ лицо имѣющее въ своихъ рукахъ достаточное количество довѣреностей отъ землевладѣльцевъ упомянутаго округа,—счелъ необходимымъ также гласно отвѣтить, что землевладѣльцы *не сочили нужнымъ* являться на упомянутый сѣѣздъ потому именно, что возбужденный для обсужденія на этомъ сѣѣзда 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 съдуемые за участки денги*, — я далѣе пояснялъ, что — «осно-

*.) •Пут. зам. по Черн. окр.» стр. 201 и № 17 «Гражданина» 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 сообщенія и указывая на этотъ тормазъ, какъ на причину, по которой большинство землевладѣльцевъ, при всемъ ихъ желаніи, не только заводить 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 озабочиться безотлагательнымъ устройствомъ прибрежной вдоль Черноморскаго округа дороги; тогда землевладѣльцы, въ своихъ личныхъ интересахъ, не замедлять изъ среды своей образовать ассоціаціи, какъ для проложенія боковыхъ дорогъ на свои участки, такъ и для обеспеченія ихъ рабочими силами, для основанія хозяйствъ» *). Вотъ, м.м. гг., между прочимъ, та причина, по которой отвѣтъ мой на возбужденный, Императорскимъ обществомъ для содѣйствія русскому торговому мореходству, вопросъ «объ улучшениіи морскихъ сообщеній» я заключилъ указаніемъ на устройство прибрежной дороги, какъ на дѣло воліющеї 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 улучшениіи морскихъ сообщеній и вся сущность его заключается въ испрашиваніи у Его Императорскаго Высочества милостиваго вниманія на необходимость сооруженія удобнаго прибрежнаго колеснааго 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 партии грузовъ. Поэтому, единственный нашъ способъ сообщенія — пароходы русского общества пароходства и торговли, за исключеніемъ упомянутыхъ пунктовъ, для всѣхъ прочихъ мѣстностей могутъ толь-

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

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

«Эти неудобства, ставящія насъ и прочихъ поселенцевъ въ безвыходное положеніе, могутъ быть устранины только посредствомъ сооруженія удобнаго прибрежнаго колеснаго пути, который доставить всѣмъ поселенцамъ равную возможность свозить свои произведенія въ тѣ пункты, гдѣ будетъ безопасна нагрузкa на корабли, для дальнѣйшей отправки,—а это тѣмъ необходимо для нашего прибрежья, что,—сверхъ произведеній неподвергающихся порчи,—паиболѣе цѣннымъ его продуктомъ къ вывозу будуть 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 возвышениемъ цѣнъ на земли, расширениемъ культуры, оживленіемъ всѣхъ родовъ дѣятельности торговой и промышленной, передвиженіемъ ежегодно возрастающаго числа грузовъ и усиленіемъ колонизации, безъ всякаго пособія отъ правительства».

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

Но есть еще данные, 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 управлениемъ 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 направлениe этой дороги будетъ определено». По пункту 6-му формального договора, который покупатель заключаетъ съ начальникомъ округа при отводѣ участка въ натурѣ, онъ уже обязывается въ точности исполнить вышеупомянутое 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 неизвѣстности* какъ относительно времени определенія на-

правлениі этой дороги, такъ равно и самаго направлениі оной. Точно также въ упомянутомъ примѣчаніи не опредѣлена ширина полосы, какую покупатель обязанъ уступить подъ 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 урыва воды, 25-ти саженная линія, для пользованія рыбопромышленниковъ, а также изымаются отъ продажи, по усмотрѣнію начальника округа, пространства, необходимыя для проложенія пропольсихъ дорогъ изъ напорной полосы къ берегу моря».* Между тѣмъ, пунктъ 7-й формального договора покупателей земли съ начальникомъ округа говоритъ: — «*Покупатели безвозмездно уступаютъ изъ своихъ участковъ по берегу моря 25-саженную линію, считая отъ урыва воды, для пользованія рыбопромышленниковъ; при чёмъ уступаются также пространства, необходимыя для проложенія пропольсихъ дорогъ изъ напорной полосы къ берегу моря».*

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

Приведенная мною неопределѣленность пункта 11-го правилъ и его примѣчанія, нѣть сомнѣнія, въ практическомъ отношеніи имѣть весьма большую важность. Въ моихъ «Путевыхъ замѣткахъ» я пояснялъ, что въ прибрежной полосѣ, земли, по качеству своему, 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 мягкие склоны, на которыхъ возможно разводить сады, виноградники и проч. Мало-удобными землями слѣдуетъ признать такие склоны, которые хотя и не способны для сельскохозяйственной культуры, но могутъ приносить

какую-либо пользу хозяйству, какова, наприм., пастьба скота. *Совершенно-неудобные земли* составляютъ:—весьма крутые склоны, скалистые горные края и склоны,—вообще мѣста недоступныя и неспособныя для пользованія. Такъ какъ на черноморскомъ прибрежии 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 покупкѣ уже по довольно высокой цѣнѣ. Затѣмъ,—наибольшая часть земель въ прибрежной полосѣ представляетъ или рѣчныхъ ущелья или балки, которая почти перпендикулярно идуть къ берегу моря; эти ущелья и балки отдѣляются одно отъ другаго болѣе или менѣе высокими горными кряжами или водораздѣлами. На основаніи пункта 1-го правилъ о продажѣ земель, участки нарѣзываются въ границахъ живыхъ, естественныхъ уро-чищъ, 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 по-лосы къ берегу моря дорогъ, нѣть сомнѣнія, гг. инженеры будуть избирать и пользоваться только *удобными* для этой цѣли мѣстами, а такими мѣстами будутъ ровныя мѣста вдоль ущелій и мягкие склоны изъ одного ущелья въ другое, т.-е. владѣльцы участковъ обязаны уступить безвозмездно для дорогъ лучшія и наиболѣе чистыя мѣста.

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

Если предполагать,—какъ некоторые дѣйствительно и думали,—что рѣшающійся купить землю *навѣрно не оставитъ участка 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 вдесятеро болѣшій, чѣмъ проценты съ капитала, употребленнаго ими на покупку земли. Да и какимъ образомъ эти землѣвладѣльцы будутъ проводить дороги? Откуда, т.-е. съ какихъ пунктовъ, они должны начинать эти дороги? — Если, напримѣръ, мой участокъ находится отъ берега моря за двумя, трети 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 сказаць выше, — основаніе хозяйствѣ предоставляетъ доброй волѣ покупателей; — они даже допускаютъ большую льготу, а именно: разсрочку уплаты депегъ 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 содержанія: «Неуплата въ срокъ одною изъ юдовъихъ платежей уничтожаетъ всѣ права покупателя на его участокъ, который въ такомъ случаѣ отбирается въ казну со всѣмъ на ономъ обзаведеніемъ, безъ всякою 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 побудительной причиной было финансовый вопросъ, т.-е. вопросъ объ изысканіи средствъ для осуществленія необходимыхъ потребностей колонизируемаго края.

Изъ отчета главнаго управления Намѣстника Кавказскаго, за 1-е десятилѣтіе управления 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 необходимыхъ потребностей края заключается именно *въ устройствѣ дорогъ*. Указывая на характеръ территоріи прибрежья и, вслѣдствіе этого, на трудно одолимыя препятствія для проведенія колесныхъ дорогъ, а также на затруднительность морскихъ сообщеній, упомянутый отчетъ говоритъ: «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 заколдованнымъ кругѣ, завися отъ устройства дорогъ, дабы привлечь населеніе, между тѣмъ какъ самое со-

оруженіе дорогъ возможно только при существованіи достаточнаго населенія, могущаго обратить на такія работы часть своихъ силъ». «До настоящаго времени первые опыты проложенія колесныхъ путей сдѣланы оть Новороссійска на югъ помощю отряженыхъ для этого войскъ; но какъ ни благодѣтельно 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 терроріи округа могутъ понадобиться миллионы рублей; ожидать ихъ, вѣроятно, придется довольно долго; между тѣмъ, дѣло не терпить 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, нѣть сомнѣнія, еще болѣе становится непонятнымъ упомянутый выше офиціальный отзывъ сочинскаго попечителя о землевладѣльцахъ, что они «совершенно не оправдани 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 пріобрѣтенія казенной земли, особенно съ разсрочною уплаты денегъ на 10 лѣтъ, имъ приходится имѣть дѣло съ одною изъ самыхъ непривлекательныхъ, не производительныхъ и дорого стоющихъ работъ — *расчисткою мѣстностей для эксплуатации*. Опытъ уже показалъ, что года два тому назадъ расчистка десятины обходилась: при одномъ кустарнике, безъ вьющихся растеній и папоротника, до 40 рублей; сильно заросшая папоротникомъ, Rubus, Smilax, Paliurus и проч. до 80—100 рублей. Такой непроизводительной работы, конечно, было бы гораздо менѣе, если бы колонизація края шла быстро; но этого не случилось и, при быстрой растительности,

*) Отчетъ за 10-лѣtie, стр. 86.

**) Отчетъ за 10-ти лѣtie 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 мы извѣстно, — дѣжалось ими въ надеждѣ на скорое осуществленіе устройства упомянутой прибрежной дороги.

Въ такой пересѣченной горными кряжами мѣстности, какою представляется территорія черноморскаго прибрежья Кавказа, необходимо не только заблаговременное опредѣленіе направлѣнія 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, насыщай и проч., то, нѣтъ сомнѣнія, подобная работа тѣмъ необходимѣе и тѣмъ настоятельнѣе для черноморской прибрежной дороги. Не говоря уже о томъ благоѣтельномъ вліяніи на край, какое произведетъ окончательное устройство прибрежной дороги, я вполнѣ 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 прибрежья Кавказа, я неоднократно уже высказывалъ въ печати мое глубокое убѣженіе 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, *всѣ земли лежащи между дорогою и нагорного полосою* получать болѣе значительную цѣнность и такъ же легко могутъ быть связаны съ нею *боковыми дорогами*, какъ и земли, расположенные между дорогою и морскимъ берегомъ. Не нужно также забывать, что вся будущая производительность *нагорной полосы*, въ чёмъ 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 осуществлению столь важной для края дороги не только не подаются 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 приобрѣтающихъ земли въ разматриваемомъ краѣ. За исключеніемъ довольно основательно устроенного шоссе на протяженіи 20-ти верстъ *), о которомъ упоминаетъ «Отчетъ за 10-лѣтіе» главнаго управления Намѣстника Кавказскаго, въ 1870 году я осматривалъ производившіяся въ то время работы по сооруженію *начала* прибрежной дороги, отъ Туапсе на юго-востокъ. Эта дорога начиналась отъ Вильяминовской станицы и, черезъ ущелья рѣкъ Дедерукай и Шенси, направлялась къ рѣкѣ Мокон-се; разрабатывалась эта дорога приблизительно на протяженіи 15—20 верстъ. Но затѣмъ, впослѣдствіи, мнѣ довелось видѣть и то, какъ эта недостроенная дорога была заброшена и годъ отъ году приходила въ худшее состояніе. Въ послѣдніе года, какъ мнѣ известно, 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 самого берега моря*. Проложенная дорога тѣмъ уже выигрываетъ, что она скрыта отъ моря и, следовательно, 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 Туапсе и продолжана, на протяженіи всего около трехъ верстъ, по крутымъ склонамъ скалъ, уирающимся въ море. Пусть же посудить 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? Притомъ-же дорога у самаго берега моря потребуетъ большаго количества мостовъ, которые, при быстромъ склоненіи устьевъ рѣкъ и рѣчекъ отъ дождей воды, весьма легко могутъ быть уничтожаемы. Между тѣмъ, если поосновательнѣе изслѣдоватъ мѣстность, то окажется, что при трассировкѣ дороги даже въ недалѣнемъ отъ моря разстояніи съ удобствомъ возможно будетъ обойти небольшія ущелья и самой трассѣ дороги вести по параллельнымъ морю невысокимъ хребтамъ, или же по боковымъ балкамъ, которыхъ такъ много въ бассейнахъ рѣкъ и рѣчекъ».

Наконецъ, въ томъ же 1876 году вновь назначенный для исправленія должности начальника Черноморского округа г. Шелковниковъ весьма многимъ — въ томъ числѣ и мнѣ — заявилъ, что цѣлью своей службы въ упомянутомъ округѣ онъ ставить — устройство сухопутныхъ сообщеній и, прежде всего, прибрежной дороги, какъ крайне необходимой. Но, и въ этомъ случаѣ, сдѣланній г. Шелковниковымъ приступъ къ устройству упомянутой дороги показался на мой взглядъ нисколько не лучшимъ приступа г. Винча. Дѣло въ томъ, что г. Шелковниковъ, при существованіи въ Новороссійскѣ опытааго инженера г. Суходольского, трассировку прибрежной дороги, отъ Сочи до Адлера на протяженіи 25-ти верстъ, поручилъ только-что выпущенному со школьнай скамьи инженеру г. Полунину, который, — какъ и г. Винча, — въ февралѣ 1877 года на упомянутомъ протяженіи сдѣлалъ «просѣку» для дороги какъ-разъ по склонамъ горъ, обращеннымъ къ морю. Въ то же время, т.-е. одновременно съ работами г. Полунина, разработку дороги отъ Адлера на юго-востокъ г. Шелковниковъ поручилъ сочинскому попечителю, г. Комендантovу, человѣку во все неподготовленному для подобнаго рода работъ. Кромѣ того, — какъ я слышалъ, — разработка дороги отъ Туапсе г. Шелковниковымъ была возложена на чиновника особыхъ порученій г. Иваницкаго, также не-специалиста по устройству дорогъ. Что сдѣлали гг. Комендантовъ и Иваницкій — мнѣ неизвѣстно; но самое уже привлеченіе такихъ лицъ къ дѣлу для нихъ не посильному, конечно, нисколько не говоритъ въ пользу основательности распоряженій г. Шелковникова.

Въ виду такихъ фактовъ, и особенно въ виду того обстоятельства, что прибрежная черноморская дорога имѣть за собою не только мѣстную, но и государственную важность, — нельзя искрено не желать, чтобы направление этой дороги, такъ и способы ея производства были подвергнуты основательному обсужденію.

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

«Какъ только земли Канзаса стали свободны отъ индѣйцевъ, двѣ желѣзно-дорожныя кампаніи получили отъ правительства право на постройку линіи отъ береговъ Миссури черезъ весь Канзасъ до Скалистыхъ горъ въ штатѣ Колорадо. Линія одной желѣзно-дорожной кампаніи прорѣзываетъ всю средину Канзаса, другой — 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=руssкой десятинѣ) и перемѣшаны между собою въ видѣ шахматной доски».

Далѣе г. Воскресенскій цилюетъ способы заселенія земель казенныхъ и тѣ пріемы, какими держатся упомянутыя желѣзно-дорожныя кампаніи, при продажѣ колонистамъ участковъ. «На каждой станції,—говорить онъ,—имѣется агентъ кампаніи, который обязанъ безвозмездно указывать мѣста. — Настоящіе фермеры Канзаса — это эмигранты изъ Европы, и наиболѣе изъ нихъ — русскіе меннониты. Южная желѣзно-дорожная кампанія употребила всѣ усилия, чтобы пріобрѣсти наибольшее количество меннонитовъ. Три года тому назадъ кампанія послала своего агента, г. Шмидта, въ юго-восточныя губерніи Россіи; онъ развозилъ рекламы на нѣмецкомъ языке, газеты и проч., свѣль знакомство съ богатыми меннонитскими семействами и съумѣлъ пререманить ихъ на земли южной канзасской дороги».

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

*.) № 38 «Земледѣл. Газеты» за 1877 г.

**) Объемъ кампаніямъ жел. дорогъ правительствомъ уступлены земли.

Точно также и дѣло колонизаціи черноморскаго прибрежья Кавказа слѣдовало бы начать съ устройства на этомъ прибрежныи сухопутныхъ сообщеній. Если бы правительство, прежде всего, распорядилось въ этомъ краѣ трассировкою прибрежной дороги и, одновременно съ этою работою, произвести межевые работы, съ парѣзкою по обѣ стороны дороги участковъ, какъ имѣющіхъ оставаться въ казнѣ, такъ и существующихъ поступить въ надѣль 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. Кроме того, съ окончаніемъ производства межевыхъ работъ одновременно съ постройкою прибрежной дороги, вопросъ о распределеніи земельной собственности на черноморскомъ прибрежье Кавказа не представлялся бы такимъ *неопределеннymъ*, какимъ онъ въ дѣйствительности оказывается теперь.

Я не имѣю возможности въ настоящемъ докладѣ рассматривать 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 надѣль поселянъ и отводъ участковъ на основаніи устава о сельск. хоз., такъ и продажа казенныхъ участковъ въ частные руки— на черноморскомъ прибрежье Кавказа совершаются по картамъ *военно-топографической съемки*, которая не даютъ достаточной гарантіи въ такомъ серьезномъ дѣлѣ, какимъ, наприм., представляется дѣло покупки частными лицами казенныхъ земель. По принятому вездѣ обычаю, всякий продающейся или покупаемый участокъ обозначается точными границами, а самый разсчетъ уплаты денегъ за участокъ дѣлается согласно дѣйствительному количеству десятинъ, въ немъ находящихся. Между тѣмъ, при покупкѣ земельныхъ участковъ на упомянутомъ прибрежье, эти участки обозначаются въ натурѣ только *временными* признаками и выдаваемые при отводѣ ихъ планы не имѣ-

ютъ значенія; равнымъ образомъ — какъ разсчетъ съ казпою за участки, такъ и совершение на нихъ купчихъ крѣпостей могутъ быть сдѣланы только впослѣдствіи. Это неопределеннное положеніе покупателей вы, мм. тг., легко усмотрите изъ формального договора, совершаемаго покупателями съ начальникомъ Черноморскаго округа. Пунктъ 4-й договора говорить: — «Такъ какъ разсчетъ 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 излишокъ по той же цѣнѣ, съ распределеніемъ доплаты этой по-ровну на остающееся число платежныхъ лѣть. 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, обозначенаго въ сѣмъ 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 выплатить всю стоимость за участокъ, то съ нимъ совершаются 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 разсчетъ за участокъ возможно будетъ сдѣлать только послѣ упомянутаго формального обхода его границъ.

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

помещены на съверо-западъ сплошною полосою. Общій масштабъ съемки принять въ 250 саж. въ дюймѣ, таъ что съемка прибрежной части округа, при этомъ масштабѣ, несмотря на ограниченные межевые средства, можетъ быть окончена въ течениі четырехъ лѣтъ, что дасть 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 упомянутаго округа можетъ лишь убѣждать въ томъ, что «окончанія хозяйственной съемки» нужно будетъ ожидать еще десятокъ или болѣе лѣтъ.

События, столь неожиданно совершившіяся на черноморскомъ прибрежье Кавказа, послѣ объявленія войны Турціи,—нѣть сомнѣнія,—вызываютъ необходимость въ болѣе серьезному отношенію 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 черноморского прибрежья. Равнымъ образомъ мною было сказано, что послѣдствія турецкаго десанта не могли не повлиять и на колонизацію въ Черноморскомъ округѣ^{***)}). Въ томъ и другомъ случаѣ дальнѣйшій успѣхъ дѣла колонизаціи, я убѣждены, если не исключительно, то прежде всего будетъ зависѣть отъ безотлагательного устройства сухопутныхъ путей сообщенія.

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

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

^{*)} «Отчетъ за 10-лѣтие», стр. 92.

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

^{***)} Статья 2-я «Колониз. черном. прибр. Кавказа» II томъ «Русского Сборника» за 1877 г.

разованіе тѣснинъ (трещинъ), говоритъ: — «Чрезъ такія узкія про-
пасті туземцы перекинули бревна и устроили мосты на -подобіе
знаменитаго Чортова моста въ Швейцаріи. Чрезъ подобный мостъ
отступалъ, въ маѣ, генераль Кравченко» *). По поводу этого от-
ступленія г. Кравченко и перехода его отрада на лѣвый берегъ
рѣки Кодора, а также въ виду слѣдовавшаго къ нему подкрай-
ленія со стороны Мингрелии, — въ майской книжкѣ журнала «Дѣло»
приведена замѣтка изъ газеты «Нашъ Вѣкъ», въ которой указы-
вается, что — дороги отъ Сухума, чрезъ главный хребетъ, въ Кубанскую
область таѣ и остались неразработанными, какъ было
20 лѣтъ тому назадъ, тогда какъ, помимо всякихъ военныхъ со-
ображеній, уже однѣ экономическая потребности для Кубанской
области громко требовали разработки этихъ путей, для сбыта ея
произведеній въ Сухумскомъ портѣ. Еслибы означенныя дороги
были сдѣланы удобопроѣздными, то «могно съ увѣренностью
сказать, что мѣстное абхазское населеніе, видя свой край про-
рѣзаннымъ въ тылу дорогами, безусловно подчинилось бы требо-
ваніямъ вводимыхъ реформъ и не поколебалось бы дать муже-
ственныій 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 вар-
варства русскихъ» ***). Этотъ сочинскій отрядъ, какъ извѣстно,
былъ задержанъ турецкими броненосцами на Гагринскомъ хре-
бтѣ, самомъ трудномъ для прохода войскъ мѣстѣ, и только благо-
даря энергическимъ мѣрамъ, принятымъ столь извѣстнымъ ко-
мандиромъ парохода «Веста», освобожденъ отъ грозившей ката-
строфы ****).

Затѣмъ, изъ рапорта (отъ 18 декабря 1877 года) командую-
щаго пароходомъ «Великій Князь Константина», 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 Миръ» за 1877 г.

****) Гагринский хребетъ находится на границѣ Черноморскаго округа съ Су-
хумскимъ отдѣломъ. Съ моря онъ представляется возвышеннымъ плато, круто
спускающимся къ морю. Сухопутное сообщеніе, отъ устья рѣки Хопуисе до
урочища Гагръ, особенно во время морскихъ прибоевъ, возможно лишь по весь-
ма утомительной дляѣды вьючной трои, проложенной по скатамъ упомянутаго
хребта, со многими крутыми и отвѣсными балками. Вьючная трона, огибая бал-
ки, то высоко поднимается на хребетъ, то спускается почти къ самому морю.
Нѣкоторые спуски и подъемы представляютъ собою подобіе винтовой лѣстницы.
Эта трона, со спусками и подъемами, составляющая протяженіе не менѣе 20
верстъ, въ此刻ое время единственное сухопутное сообщеніе Черноморскаго
округа съ Сухумскимъ отдѣломъ, См. «Пут. Замѣт. по Черном. окр.» стр. 64 и 65.

адъютанту Аркасу, видно, что «выгрузка провианта и фуража въ Сочи потребовала почти двухнедѣльного крейсерства у кавказского 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 своею 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 уместнымъ говорить по этому предмету въ настоящемъ докладѣ.

Вопросъ о сухопутныхъ сообщеніяхъ весьма усердно разрабатывается Кавказскимъ Отдѣломъ Русского Техническаго Общества. Въ запискахъ упомянутаго отдѣла много всякихъ данныхъ, на которыхъ нельзя не обратить вниманія. Г. Бентковскій, указывая на поти-тифлисскую желѣзную дорогу, говоритъ, что эта дорога будетъ лишь второстепенною, т.-е. мѣстною и частію транзитною, до тѣхъ поръ, пока она не будетъ связана съ общую систему 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 Россіей будетъ подвигаться медленно, заселеніе пустыхъ и плодородныхъ пространствъ его не можетъ идти успѣшно и, вслѣдствіе сего, развитіе его промышленное и торговое, материальное 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. Изыскавая направлениe, которое должно быть дано главнымъ линіямъ кавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, нужно имѣть въ виду условіе — кратчайшимъ путемъ, на сколько позволить характеръ мѣстности, соединить наиболѣе производительные районы обоихъ скло-

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

путь главного хребта и центры административной деятельности между собою и съ прибрежьями Чернаго и Каспійскаго морей, имѣя въ виду, чтобы направлениe дороги способствовало оборонѣ страны въ военное время» *).

Въ «Запискахъ» упомянутаго отдѣла помѣщенъ цѣлый рядъ сообщеній г.г. Статковскаго и Герсеванова, изъ которыхъ первый доказываетъ преимущества проведения желѣзной дороги по Дарь-яльскому ущелью, отъ Владикавказа къ Тифлису (къ станціи Мцхетъ поти-тифл. жел. дор.), второй же, въ виду затруднительности перехода черезъ главный хребетъ и громадныхъ затратъ 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 разрѣшеніемъ къ постройкѣ тифлисско-бакинской желѣзной дорогой.

Что же касается до черноморскаго прибрежья 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 чмъ я сказалъ выше, въ «Запискахъ Кавказскаго Отдѣла Русскаго Техническаго Общества», на основаніи сообщеній г.г. Герсеванова, Обезъяннова, Палибина и друг., дается предпочтеніе проведенію желѣзной дороги, чрезъ Екатеринодаръ, по ущелью рѣки Абина къ Геленджикской бухтѣ, какъ удобнейшей для устройства здѣсь порта. Относительно же проведения желѣзной дороги вдоль черноморскаго прибрежья, отъ Сухума до Анапы, г. предсѣдатель отдѣла М. Н. Герсевановъ 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. Герсеванова, въ извѣстной степени, невозможно не согласиться, такъ какъ устройство желѣзной дороги по прибрежью, отъ Туапсе до Геленджика и далѣе, не отвѣчало бы цѣлесообразности ея постройки и сдѣланіемъ 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,—говорить г. Бентковскій,— переходъ въ этомъ мѣстѣ чрезъ главный хребетъ былъ бы сопряженъ съ такими затрудненіями, какими, напримеръ, были въ Кубанской области, когда проводили тамъ Кубанскую железную дорогу».

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

ніями, какихъ еще не предстало преодолѣвать ни одной изъ существующихъ дорогъ, а потому вопросъ о возможности осуществленія этого направлениія 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. Герсеванова, рассматривавшаго проектъ г. Проценко *), также встрѣчаетъ громадныя затрудненія. По изслѣдованію г. Прокофьева, — говоритъ г. Герсевановъ, — при направлениіи дороги изъ долины Малой Лабы къ Сухуму встречаются 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. Герсевановъ, — 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, приведутъ къ неизбѣжности связать Сухумъ-Кале — съ одной стороны съ Мингреліею, а съ другой — съ Кубанскою областю, — и что, поэтому, 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 прибрежью 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 поти-тифлисской 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 пароходства столь неудачно выбраннаго для основанія порта, — болотистаго и лихорадочнаго, — Поти, — а съ другой — въ извѣстной степени будетъ содѣйствовать успѣшному развитію южной Абхазіи. Точно также я не вижу основаній для противорѣчій взгляд-

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

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

Выше мною было сказано, что существующій, на границѣ Черноморского округа съ Сухумскимъ отдѣломъ, Гагринскій хребетъ представляетъ серьезную естественную преграду, для сухопутнаго сообщенія между сѣверо-западною и юго-восточнou частями черноморского прибрежья Кавказа. Этого обстоятельства нельзя не имѣть въ виду, — и именно вслѣдствіе этой причины — на пространствѣ отъ Туапсе до Сухума устройство *прибрежнаго колесного 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 Черноморского округа, т.-е. всѣ колонизирующіеся и приобрѣтающіе земли на упомянутомъ пространствѣ отъ Туапсе до Гагринскаго хребта, испытываютъ крайнія затрудненія въ сообщеніи съ Кубанской областью, откуда, какъ изъ единственнаго источника, они приобрѣтаютъ мясной и упряженной скотъ. Въ той же степени испытываютъ затрудненія и расположенные 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 прибрежья *Гойтхскаго* перевала (высота его 1343 фута), какъ единственнаго и ближайшаго для удобнаго сообщенія съ Кубанской областью. По этому самому прибрежная дорога въ юго-восточной части Черноморского 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 самого моря. Такой пріемъ положительно говорить во вредъ дѣлу, а не въ пользу его. Я еще при первомъ моемъ путешествіи по черноморскому прибрежью 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 уроц-

ще Божья-вода, на реке Иссезуапе*). Взгляните, м.м. гг., на карту — и вы убедитесь, что лучше этого направления для прибрежной дороги быть не можетъ. Здесь, отъ Георгіевской станицы, дорога пролегаетъ по р.р. Пшенахо и Тхаценахо, изъ которыхъ первая впадаетъ въ р. Туапсе, а вторая въ р. Аше; отсюда пересѣкаетъ одинъ только водораздѣлъ и переходить прямо въ бассейнъ реки Иссезуапе, къ уроцищу Божья-вода. Но взгляните по картѣ и на то, какъ будетъ удобно провести прибрежную дорогу, отъ устья реки Туапсе до устья реки Иссезуапе, по скатамъ горъ, обращеннымъ къ морю.

Я не буду утруждать вашего, м.м. гг., вниманія поясненіемъ того, где и какъ слѣдуетъ провести прибрежную дорогу, отъ уроцища Божья-вода на юго-востокъ до Гагринскаго хребта. Для этого, какъ я уже сказала, должны быть произведены тщательныя изысканія. По моему убѣждѣнію, 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 высказалъ и ея значеніе для сѣверо-западной части Абхазіи, и ея направленіе. Мне остается только пожелать, чтобы какъ эта дорога, такъ и предыдущая, отъ Георгіевской станицы до Гагринскаго хребта, осуществились, какъ можно и быстрѣе и цѣлесообразнѣе, съ устройствомъ на нихъ почтовыхъ станцій, столь необходимыхъ въ новозаселеномъ краѣ. По устройствѣ же означенныхъ двухъ частей прибрежной дороги, обстоятельства сами укажутъ на необходимость проложенія колеснаго пути чрезъ Гагринскій хребеть, для соединенія этихъ частей. Въ то же время могутъ быть предприняты и изысканія для проложенія дорогъ въ нагорные бассейны, для изведенія оттуда богатствъ природы на устроенный уже прямой путь. Сухумъ и Туапсе пріобрѣтутъ тогда именно то значеніе, какое имъ предназначаютъ люди свѣдущіе въ морскомъ дѣлѣ и въ решеніи государственныхъ вопросовъ. Затѣмъ, весьма желательно, чтобы была устроена прибрежная дорога отъ Туапсе до Геленджикской бухты и далѣе до Кабардинки, т.-е. до устроенного уже отъ Новороссійска до Кабардинки шоссе, но эта дорога не можетъ иметь такого серьезнаго значенія, какое имѣютъ за собою предыдущія двѣ части прибрежной дороги.

*) Стр. 115 и 116 «Пут. Зам. по Черн. окр.»



2007055024