

**ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА НАГОРНЫХ ДОРОГ
ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ КАВКАЗА
(1896–1903 гг.)**

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

До ухода местного населения в Турцию и другие страны Ближнего Востока горские аулы Черноморского побережья Кавказа были соединены между собой сравнительно разработанными колесными дорогами и вьючными тропами. Хозяйственным нуждам служила двухколесная арба. Извоз совсем не существовал¹. С уходом горцев край быстро запустел. Дороги разрушались, заваливались оползнями, зарастали растительностью.

Между тем темпы и масштабы заселения Причерноморья после 1864 г. напрямую зависели от состояния местных путей сообщения. А почти полное их отсутствие до начала 1880-х гг. серьезно сдерживало переселенческое движение. К 1887 г. в населенных пунктах Сочинского отдела проживало немногим более 3 300 чел., из них в посаде Даховском – 98 чел.²

В марте 1897 г. Департамент государственной экономики констатировал: «Без проведения в эту местность (нагорную полосу Черноморской губернии. – **В.И.**) дорог

она совершенно недоступна и какие бы меры ни принимались правительством для заселения края, все они будут безуспешны без проложения дорог. Более чем тридцатилетний опыт показывает, что все попытки к заселению остались безуспешными главным образом потому, что переселяемые, вследствие недоступности нагорной полосы, размещались в прибрежных местностях»³. Иллюстрацией к этому утверждению могут служить следующие данные. Из 20 селений, основанных в Сочинском попечительстве, 16 селений находились в прибрежной полосе, 3 – в средней и лишь одно селение – Красная Поляна – было образовано в нагорной полосе Черноморья⁴.

Предварительным благоприятным условием для строительства нагорных дорог от побережья в глубь предгорий, имевших по бассейнам рек пригодные для заселения и ведения хозяйства земли, ранее заселявшиеся горскими народами, являлось строительство Черноморской береговой дороги (Новороссийско-Сухумского шоссе). Эта дорога связывала центр Черноморской губернии г. Новороссийск по берегу моря с Абхазией. На устройство участка этой дороги от Туапсе до Сочи протяженностью 138 верст⁵ с 1882 по 1897 г. государственной казной было ассигновано 1 млн 484 тыс. р.⁶ Тем не менее дорога на этом участке полностью не была завершена. Самой сложной проблемой являлось отсутствие мостов через целый ряд рек, которые преодолевались вброд.

В феврале 1896 г. особое совещание Департамента шоссейных и водных путей сообщения специально рассмотрело вопрос о прокладке дорог на Черноморском побережье. Участник совещания член Государственного совета Н.С. Абаза разъяснял присутствующим, что в связи с задачами колонизации «обильно одаренного природными богатствами Черноморского округа» выяснилась давно назревшая потребность в

проложении сколь-нибудь удобных путей в нагорную область. Эта область ввиду совершенной недоступности остается незаселенной, несмотря на то, что в средних и верхних бассейнах рек имеется немало мест, пригодных для заселения и ведения сельского хозяйства. К числу таких мест относятся бассейны рек: Псоу, Мзымта, Сочи, Дагомыс, Шахе, Псезуапсе⁷.

Согласившись с доводами Н.С. Абазы, совещание признало наиболее важным строительство дороги по течению р. Мзымты, так как долина этой реки до 1864 г. принадлежала к наиболее заселенным и богатым местностям Черноморья. Для облегчения доступа к другим пустующим удобным землям было рекомендовано первоначально приступить к разработке старых черкесских горных троп. Что касается бассейна р. Сочи, то рекомендация состояла в улучшении уже разработанной в начале 1880-х гг. местной администрацией дороги левым берегом реки до сел. Пластунское. Проведение исследований и работ по созданию нагорных дорог было поручено инженеру В.К. Константинову⁸, занимавшемуся этим с 1895 г.⁹

Исследования экспедиции В.К. Константинова позволили в 1896 г. приступить к проектированию следующих нагорных дорог: в бассейне р. Мзымты, от сел. Молдовка до Красной Поляны протяженностью 47 верст; в бассейне р. Псоу от сел. Веселое через сел. Михельрипш до урочища Аибга, 39 верст; в бассейне р. Сочи от сел. Пластунское в верховья бассейна р. Дагомыс, около 16 верст; в бассейне р. Западный Дагомыс, от берегового шоссе до сел. Царское, затем через перевал в бассейне р. Шахе и ее левого притока р. Бзыби, далее по бассейну р. Бзыби с выходом на Бабуков аул, около 48 верст; в бассейне р. Псезуапсе от сел. Лазаревское на Божьи воды и Гостогикей, около 36 верст. Общая протяженность этих нагорных дорог составляла более 180 верст¹⁰.

Первоначально затраты на их строительство предполагались в сумме 360 тыс. р. из расчета 2 тыс. р. на одну версту. Однако вскоре выяснились трудности прокладки дорог в горных условиях, необходимость прохождения тяжелых скальных участков, взрывных работ и др. В итоге Департамент государственной экономии утвердил представление Министерства путей сообщения (МПС) на проведение нагорных дорог протяженностью 180 верст в сумме 800 тыс. р., начиная с 1898 г.¹¹

В феврале 1897 г. Особое совещание по вопросу о дорогах и пристанях на Черноморском побережье под председательством товарища министра путей сообщения Н.П. Петрова принимало решение об окончании работ по строительству Черноморской береговой дороги от посада Туапсе до посада Сочи. Упор был сделан на задачах строительства восьми железных мостов через реки, пересекавшие дорогу. При этом отмечалось, что одним из препятствий к строительству моста через р. Сочи является разработка подходов к реке – с правого берега длиной более 4 верст, с левого – длиной 1 верста. Эти подходы должны были проходить на левом берегу по земле, принадлежавшей посаду Сочи, а на правом берегу – по частной земле, принадлежавшей землевладельцу В.А. Хлудову.

В связи с этим обстоятельством Особое совещание рекомендовало Правлению Кавказского округа войти в соглашение с владельцами земель на обоих берегах р. Сочи о безвозмездной уступке государству земель, необходимых для сооружения подходов к месту возведения моста. Такие же соглашения должны были быть получены и в местах сооружения других мостов, где подходы к ним пролегают по землям, принадлежащим селениям или частным лицам¹².

Переговоры с В.А. Хлудовым завершились не безвозмездной уступкой, а продажей им правобережного владения по р. Сочи государственной казне¹³.

Об истории дороги в бассейне р. Сочи В.К. Константинов сообщал следующее. Вопрос о прокладке дороги по течению р. Сочи возник с начала 1880-х гг., когда здесь появились первые переселенцы, испытывавшие тяготы бездорожья. В 1881 г. группа лечхумских грузин из Кутаисской губернии водворилась на левом берегу р. Сочи на месте бывшего военного поселения, где находилась штаб-квартира батальона русских войск, стоявших здесь после Кавказской войны. Очень скоро встал вопрос о соединении дорогой образованного грузинского пос. Пластунского с пос. Навагинским и посадом Сочи, расположенным по левому берегу р. Сочи. В середине 1880-х гг. на средства местной администрации по левому берегу реки была проведена узкая дорога, протянувшаяся на 5 верст от первых домов пос. Пластунского до пос. Навагинского¹⁴.

Построенная дорога была очень извилистой и крутой. К середине 1890-х гг. движение по этой дороге стало затруднительным, а зимой и весной в результате непролазной грязи и обвалов прекращалось вовсе. Летом 1896 г. В.К. Константинову было поручено возобновить вьючное движение по левому берегу р. Сочи. В результате проведенных обследований инженер пришел к выводу о том, что эта дорога из-за напластований глинистого сланца, обилия ключей, крутизны, наличия осыпающихся склонов всегда будут нуждаться в значительном ремонте¹⁵.

В 1897 г. встал и другой вопрос. Для освоения находившихся выше сел. Пластунского по течению рек Сочи и Агва свободные и удобные для заселения казенные поляны – Ореховая Нижняя, Ореховая Верхняя, Амуко, Прохладный аул, Ажек – требовалась хо-

рошая дорога, приспособленная для движения колесного транспорта. Прокладка вьючных троп и легких временных мостов из-за необходимости постоянного надзора за ними и ремонта все чаще отвергалась.

В.К. Константинову поручили трассировку и разработку продолжения дороги от пос. Пластунского вверх по р. Сочи. В первую очередь трассировка протяженностью 5,5 верст была проведена по территории поселка. Далее трасс по мосту через р. Сочи переходил на правый берег и в виде вьючной тропы тянулся на расстояние около 5 верст. Последующие работы были приостановлены ввиду первоочередности строительства дороги в бассейне р. Мзымты¹⁶.

Первостепенность строительства дороги по правому берегу р. Мзымты от м. Адлера до Красной Поляны – Краснополянского шоссе – обосновывалась наличием уже имеющихся поселений в нижнем и среднем течении реки и перспективами освоения района Красной Поляны с ее прекрасными климатическими условиями, наличием пригодных для хозяйственной деятельности земель, обширными лесами, способными ежегодно давать до 300 тыс. деревьев на сруб¹⁷.

В марте 1897 г. ходатайство МПС по общей смете строительства Краснополянской дороги в сумме 384–393 тыс. р., с выделением на 1897 г. 100 тыс. р., получило одобрение Министерства финансов, Госконтроля и Департамента государственной экономии¹⁸. Строительство дороги, которое возглавил В.К. Константинов, началось.

Весной 1898 г. инженер В.К. Константинов докладывал о первых результатах строительства Краснополянской дороги. Первый участок дороги от сел. Молдовки до входа в теснину Ахцу протяженностью 22 версты, был разработан¹⁹. Рабочая сила набиралась главным образом из греков и турок, приезжавших на заработки. Основными орудиями труда были кирка,

лом, лопата. Щебень для покрытия дороги дробили вручную молотами.

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

Современники событий отмечали, что в конце XIX – начале XX в. ожидаемое развитие в Черноморье дачной и курортной жизни стало получать подтверждение. Возрос интерес людей, нуждающихся в лечении и отдыхе, как к Черноморскому побережью, так и к наиболее благоприятным предгорным районам, к числу которых в первую очередь относилась Красная Поляна. Между тем строительство Краснополянской дороги предполагало развитие в долине р. Мзымты производительной сферы: земледелия, скотоводства, лесозаготовок, торговли. Однако местные власти сообщали, что производство на местах продуктов питания не получило необходимого развития и не удовлетворяло растущих потребностей населения в хлебе, мясе и др.²⁰

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

Так появился проект строительства колесной дороги для связи Красной Поляны с Кубанью. Дорога должна была пройти от Красной Поляны до перевала Аишха (52 версты), далее спуск с перевала по долине р. Малая Лаба до сел. Чернореченского (51,5 версты). Дальнейшие 25 верст до ст. Псебайской проходили по существующей старой широкой колесной дороге²¹.

Таким образом 180 верст дороги, около половины которой к концу века уже функционировало, могли связать побережье Черного моря в районе Адлера с Псебаем – развитым районом кубанского скотоводства. Еще до появления проекта такой дороги побережье Сочинского округа получало мясной и рабочий скот в основном из Псебая, который перегоняли по скотопрогонной тропе: Псебай – Чернореченское – перевал Псеашко – Красная Поляна – Адлер²².

В начале 1902 г. Государственный совет согласился дополнительно выделить 50 тыс. р. на завершение работ по устройству Краснополянского шоссе с продолжением дороги по р. Ачипсе²³.

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

Первые 17 верст были разработаны в течение 1898 г. Затем последовал двухлетний перерыв в строительстве, ввиду сосредоточения финансирования на Краснополянском шоссе. В 1901 г., по свидетельству инженера В.К. Константинова, дорога на Аибгу считалась законченной и была передана в эксплуатацию жителям поселений в долинах рек Мзымта и Псоу²⁴.

В мае 1902 г. комиссия МПС осмотрела дорогу и составила свое заключение. В нем, в частности, указывалось, что до моста через р. Псоу около сел. Михельрипш комиссия проехала на верховых лошадях, а последующие 3 версты в скалистой теснине р. Псоу смогла пройти только пешком. Следствием заключения комиссии МПС явилось решение Совецания для обсуждения мероприятий по развитию Черноморско-

го побережья Кавказа от 21 ноября 1902 г. о выделении 107 тыс. р. для окончания строительства Аибгинской нагорной дороги²⁵.

В августе 1902 г. Сочинский округ посетил Главноначальствующий гражданской частью на Кавказе князь Г.С. Голицын. В своей записке министру путей сообщения князю М.И. Хилкову Голицын сообщал, что лично убедился в громадном значении дорог для экономического развития заселенных переселенцами районов. Особо князь подчеркнул значения разработки двух нагорных дорог: 1) продолжение Краснополянского шоссе от р. Ачипсе вдоль переселенческих участков в верхнем течении р. Мзымты протяженностью 23 версты; 2) нижней части дороги в бассейне р. Шахе, где уже появились переселенческие участки, длиной 25 верст. Значение строительства этих дорог Голицын мотивировал тем, что многочисленные прошения из Санкт-Петербурга и Новороссийска в адрес Черноморского губернатора о зачислении в число поселян в бассейнах р. Мзымты и Шахе остаются без удовлетворения ввиду отсутствия дорог в районы переселенческих участков. В связи с этим Голицын ходатайствовал о соответствующем финансировании строительства этих дорог в 1903 г.²⁶

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

результате часть переселенцев покинула занятые участки.

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

Обсуждение вопроса об источниках финансирования вызвало разные точки зрения. Одна из них заключалась в том, что затраты на создание нагорных дорог вполне оправдаются за счет налогов, которые должны платить переселенцы. Другое предложение касалось использования для дорожных работ местных земских сборов, как это делалось в остальных губерниях империи. При этом указывалось, что земские сборы в Черноморской губернии взыскиваются в очень крупных размерах – 1 р. 25 к. в год с каждой десятины участка. Таких больших земских сборов нет нигде в России²⁸.

Относительно земских сборов и их использования разъяснения дал полковник Волков. В Черноморской губернии земские сборы составляют около 70 тыс. р. в год, и направляются они в общую кассу земских сборов всего Кавказа. Общая сумма расходуется главным образом на содержание полицейской стражи. Черноморская губерния получает на собственные нужды лишь небольшую часть своих сборов, которая тратится преимущественно на здравоохранение. Ввиду этого в 1902 г. Черноморская губерния из полученных земских сборов не смогла даже выделить 14 тыс. р., необходимых для строительства дорог по р. Пшаде и близ сел. Пластунского²⁹.

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

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

Поднятые вопросы не получили окончательного разрешения. В итоге Совецание указало, что распределение расходов на дороги будет зависеть от общего состояния казны и от того, какую долю на строительство дорог Государственный совет сочтет возможным отнести за счет Государственного казначейства³⁰.

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

В этом же представлении Плевел подчёркнул особую настоятельность сооружения дорог вдоль р. Шахе к Бабуковому аулу, так как 172 полтавским крестьянам уже расписаны доли на земельных участках, расположенных в районе аула. Селить же крестьян в этом месте до проведения дороги, по мнению министра, крайне рискованно. Поселенные в недавнее время в этой прекрасной местности несколько семейств едва не погибли от голода ввиду невозможности сообщения с другими населёнными пунктами³².

Относительно урочища Бабуков аул, расположенного в верховьях р. Шахе на отроге Главного Кавказского хребта, сообщал В.К. Константинов. Бывший аул находился на покатом плато на высоте 2200–3000 футов³³ (670–914 м) над уровнем моря. Эти благоприятные для жизни места после Кавказской войны неоднократно пытались заселить. Однако сообщение с берегом моря по тропе, которая пересекала р. Шахе около 60 раз, а при паводках и зимних снегах становилась совершенно непроходимой, не позволило создать постоянного поселения. Долина р. Шахе, ведущая к Бабуковому аулу, в верхнем течении представляет собой очень крутые косогоры, которые обрываются в реку отвесными скалами высотой в несколько сот футов³⁴.

В связи с этим Константинов считал более целесообразным искать соединение аула с морем не долиной р. Шахе, а другими долинами. В конечном счёте Константинов остановился на долине р. Западный Дагомыс, считая возможным проведение первой очереди дороги в следующем направлении: от Дагомыса до сел. Царское левым берегом реки (11 верст), затем правым берегом до урочища 2-я рота (10 верст) и далее на перевал Шахе (7 верст)³⁵.

Между тем администрация Черноморской губернии начинает закладывать переселенческие поселки в

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

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

В 1902 г. Константиновым была спроектирована колесная дорога правым берегом р. Сочи от берегового шоссе на поляну Ажек протяженностью 26 верст. Дорогу предполагалось проложить через бывшее имение Хлудова, дачу Вонлярского (Разбитый котел), правобережные поселения сел. Пластунского, Нижнюю Ореховую поляну, затем через реки Агуа и Ажек с последующим подъемом на Ажекскую поляну. Однако, как сообщал Константинов, первоочередное финансирование строительства дорог по долинам других рек, отодвинуло постройку дороги по правому берегу р. Сочи³⁶.

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

На фоне этих событий переселенцы, занявшие верхние участки Ореховой поляны, ушли, не дождав-

шись дороги. Участок Амуко фактически даже не заселялся. Участки на Ажеке и Нижней Ореховой поляне были заселены всего несколькими семьями³⁸.

Финансовые трудности, несогласованность действий различных ведомств привели к тому, что администрация Черноморской губернии вновь вернулась к идее левобережного сообщения сел. Пластунского с посадом Сочи. Жители сел. Пластунского сами соорудили вьючный мост через р. Сочи и стали пользоваться плохой дорогой по левому берегу поневоле, из-за запретов землевладельцев прибрежной полосы проезжать по мелководью с одного берега реки на другой. Вместе с тем все жители правого берега р.Сочи, а также переселенцы, покинувшие его, требовали создания правобережной дороги³⁹.

В мае 1902 г. функционировавшая Краснополянская дорога была обследована комиссией МПС под руководством старшего инженера В.Э. Кетрица, в составе инженеров А.С. Бунякина, А.И. Никольского, С.Ф. Гофмана и В.К. Константинова. В заключении комиссии отмечалось, что первые девять верст дороги пролегают по правому берегу р. Мзымты, далее с 10-й по 16-ю версту идет перевальный участок, в обход скальной теснины горы Ахштырх. С 17-й версты дорога вновь выходит в долину р. Мзымты и продолжается до самой Красной Поляны. Наиболее сложный участок проходит между 25-й и 29-й верстами, где дорога проложена в почти отвесных скалах хребта Ахцу. Здесь пришлось соорудить два тоннеля общей длиной почти в 45 саженьей⁴⁰, а также несколько полутоннелей протяженностью 0,5 версты⁴¹.

В 1903 г. были сооружены два железных моста на каменных устоях через реки Кепш (шириной 12,75 саженьей) и Чужипсе (шириной 25 саженьей). Продолжалось возведение каменных парапетов дли-

ной 2 832 сажени (более 6 км) и подпорных стен общей протяженностью 1 697 саженой (почти 3,5 км)⁴².

В том же году достраивалась дорога от сел. Молдовка до плато Аибга (37 верст). Полотно дороги было шоссировано, построены искусственные каменные сооружения, проложены каменные трубы сухой кладки, а также возведен мост через р. Псоу из железных балок с дубовым настилом. Из-за снегов в зимние месяцы движение по этой дороге прерывалось⁴³.

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

С началом русско-японской войны строительство дорог во всей Черноморской губернии было свернуто. В 1904–1905 гг. ассигнования из Государственного казначейства на строительство нагорных дорог не производились⁴⁴.

Примечания

¹ Черноморский округ и его производительные силы: Сб. ст. Новороссийск, 1923. Т. 1. С. 27; *Розин И.Н.* Сельское хозяйство Сочинского округа до Великой Октябрьской социалистической революции // Доклады Сочинского отдела Географического общества СССР. 1971. Вып. 2. С. 27.

² *Тверитинов И.А.* Социально-экономическое развитие Сочинского округа во второй половине XIX – начале XX в. Сочи, 2000. С. 37, 109.

³ Архивный отдел администрации г. Новороссийска (АОАГН). Ф.41. Оп. 1. Д. 15. Л. 8об.–9.

⁴ *Тверитинов И.А.* Указ. соч. С. 16.

⁵ 1 верста = 1,0668 км.

⁶ АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 15. Л. 5об.

⁷ АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. Л. 6–6об.

⁸ Константинов Василий Константинович, родился 10 июня 1867 г. В 1890 г. окончил математический факультет Санкт-Петербургского университета. В 1894 г.

окончил Институт инженеров путей сообщения со званием инженера и правом составления проектов и производства строительных работ. С 1895 г. определен на службу по МПС инженером VIII класса и производителем работ по постройке Новороссийского–Сухумского шоссе. АО-АГН. Ф. 41. Оп. 4. Д. 45. Л. 149об.–151.

⁹ АОАГН.Ф.41. Оп. 1. Д.10. Л. 7–8об.

¹⁰ Там же. Л. 42об. 48об-49.

¹¹ Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 15. Л. 14.

¹² Там же. Л. 46об.–47.

¹³ Этой сделке, возможно, способствовала и гибель от болезни виноградников (1900 г.) В.А. Хлудова. См.: *Гусева А.* Парк культуры и отдыха «Ривьера» – объект историко-культурного наследия // Краевед Черноморья. 2000. С. 108.

¹⁴ АОАГН. Ф.41. Оп. 1. Д. 10. Л. 85; Д. 48. Л. 118.

¹⁵ Там же. Ф. 41. Оп.1. Д.10. Л. 86.

¹⁶ Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 48. Л. 119.

¹⁷ Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 15. Л. 4об.

¹⁸ Там же. Л. 9об.

¹⁹ Там же. Ф.41. Оп. 1. Д. 16. Л. 117.

²⁰ Там же. Ф.41. Оп. 1. Д. 36. Л. 58; Д. 10. Л. 88.

²¹ Там же. Л. 56.

²² Там же. Л. 57об.

²³ Там же. Ф. 41. Оп. 4. Д. 45. Л. 92.

²⁴ Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 66. Л. 91об.

²⁵ Там же. Л. 100.

²⁶ Там же. Л. 74–75.

²⁷ Там же. Л. 100.

²⁸ Там же. Л. 101.

²⁹ Там же. Л. 101об.

³⁰ Там же. Л. 102.

³¹ Там же. Л. 123.

³² Там же. Л. 124.

³³ 1 фут = 1/7 сажени = 0,3048 м.

³⁴ АОАГН. Ф.41. Оп. 1. Д. 10. Л. 82 – 83.

³⁵ Там же. Л. 84–85.

³⁶ Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 48. Л. 119об.

³⁷ Там же. 120.

³⁸ Там же. Л. 120об.

³⁹ Там же. Л. 120об.–121.

⁴⁰ 1 сажень = 2,1336 м.

⁴¹ АОНГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 66. Л. 37–38.

⁴² Подсчитано по: АОНГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 85. Л. 201–242.

⁴³ Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. Л. 138об.

⁴⁴ Там же. Л. 139об.

А.А. Черкасов

К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИИ БЕЛО-ЗЕЛЕННОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЧЕРНОМОРЬЕ в 1920–1922 гг.

В истории черноморского бело-зеленого движения по сей день остается много неизученного, что связано в первую очередь с закрытостью данной темы в советский период. Однако и на современном этапе эта тема не стала предметом комплексного изучения. Таким образом, основным фактором сегодняшней актуальности темы может стать ее историческая новизна.

1920–1922 гг. на Черноморье можно охарактеризовать как годы зарождения, развития и ликвидации бело-зеленой оппозиции, стремящейся подорвать власть большевиков в регионе.

Кто же такие бело-зеленые? Это остатки политических сил, на протяжении конца 1918 – весны 1920 г. враждовавших друг с другом. Белые, оставшиеся на Черноморье, были сторонниками монархии и опирались на офицерство, бывшую администрацию Добармии и значительное количество казаков. В свою очередь зеленые, будучи выразителями идеи «Земли и воли», особенно популярной в Сочинском округе, опирались на крестьянство. Само по себе бело-зеленое повстанчество не представляло единой организации, а объединялось большевиками лишь по причине его враждебности-оппозиционности по отношению к со-