



ИЗДАНИЕ

УПРАВЛЕНИЯ ВНУТРЕННИХЪ ВОДНЫХЪ ПУТЕЙ И ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ.  
По Отдѣлу Шоссейныхъ Дорогъ.

*росси*

*625.7/8*

*76*

КАЗЕННЫЯ

ШОССЕЙНЫЯ ДОРОГИ

КРЫМА.

*34332*

*99585*

Съ 12 автотипіями, 21 листами картъ и 8 листами  
продольныхъ профилей.



*3172 Ст*

ЦЕНТИ  
МИНАВТОДОРА РСФСР  
СИФ *21.04* 19*16* г.



ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія Министерства Путей Сообщенія  
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К<sup>о</sup>), Фонтанка, 117.  
1916.



# СОДЕРЖАНІЕ.

СТРАН.

## Предисловіе.

I. Очеркъ Крымскихъ казенныхъ шоссе . . . . .	1
Административное дѣленіе . . . . .	1
Движеніе . . . . .	4
Техническія свойства . . . . .	6
Щебень . . . . .	12
Оползни . . . . .	13
Ливни . . . . .	15
Водопроектныя сооруженія . . . . .	17
II. Описаніе Южнобережскаго шоссе . . . . .	21
III. Фотографіи:	

### Южнобережское шоссе:

- № 1. Байдарскія ворота на 37 вер.
- № 2. Мѣсто оползней на 62 вер.
- № 3. Домъ М. П. С. въ г. Ялтѣ.
- № 4. Набережная г. Ялты на 81 вер.

### Нижне-Алупское шоссе:

- № 5. Видъ шоссе на 1 и 2 вер.
- № 6. Дюльберскій мостъ, отв. 3,5 саж.

### Ялта-Бахчисарайское шоссе:

- № 7. Казарма Учанъ-Су на 7 вер.
- № 8. Поворотъ при подъемѣ на Яйлу на 21 вер.
- № 9. Видъ шоссе на 20 и 21 вер.
- № 10. Желѣзобетонный мостъ отв. 6 саж. на 48 в.
- № 11. Мостъ отв. 6 саж. на 48 вер.



Исарское шоссе:

№ 12. Мостъ отв. 6 саж. черезъ р. Учанъ-Су.

IV. Карты Крымскихъ шоссе.

Сборная карта.

Детальные карты (1—20).

V. Сокращенные продольные профиля:

Листъ № 1 . . .	1) Южнобережское шоссе.
	2) Балаклавское шоссе.
Листъ № 2 . . .	3) Соединительная вѣтвь.
	4) Нижне-Алупское шоссе.
	5) Исарское шоссе.
Листъ № 3 . . .	6) Симферополь-Севастоп. шоссе.
Листъ № 4 . . .	7) Ялта-Бахчисарайское шоссе.
Листъ № 5 . . .	8) Алушта-Симферопольское шоссе.
Листъ № 6 . . .	9) Алушта-Судакское шоссе.
Листъ № 7 . . .	10) Судакъ-Феодосійское шоссе.
Листъ № 8 . . .	11) Симферополь-Феодосійское шоссе.



## ПРЕДИСЛОВІЕ.

---

Издавая настоящее описаніе, съ картами и профилями, казенныхъ шоссейныхъ дорогъ Крыма, Управление внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ имѣеть въ виду пополнить пробѣлъ въ русской дорожной литературѣ. Настоятельная потребность въ подробномъ описаніи Крымскихъ дорогъ давно уже ощущалась какъ среди техниковъ, интересующихся состояніемъ дорожнаго дѣла въ Россіи, такъ и среди посѣтителей Крыма—туристовъ, не удовлетворяющихся популярными и удѣляющими мало вниманія дорожному вопросу путеводителями. Предлагаемый трудъ рассчитанъ на оба эти круга читателей; при этомъ, однако, во избѣжаніе излишней сухости изложенія,—хотя, быть можетъ, и съ нѣкоторымъ ущербомъ для его технической полноты,—описательная часть ограничена рамками общедоступности и свободна отъ деталей, интересныхъ только для лицъ дорожной профессіи.

Въ «Очеркѣ Крымскихъ шоссе», помѣщенномъ въ первой части настоящаго изданія, описываются вкратцѣ всѣ наиболѣе интересныя техническія особенности крымскихъ шоссе, ихъ достоинства и недостатки, условія ихъ работы, матеріалы, употребляемые для ремонта, дѣятельность технического надзора и борьба



его съ различными стихійными бѣдствіями, являющимися слѣдствіемъ особыхъ свойствъ Крымской природы, и т. п.

«Описаніе Южно-бережскаго шоссе», даваемое во второй части текста, составлено нѣсколько болѣе подробно въ виду того исключительнаго интереса, который представляетъ для путешественниковъ именно это шоссе, какъ по своей живописности, такъ и по своей роли чаще всего избираемаго пути отъ Севастополя до Ялты.

Нѣсколько фотографій наиболѣе живописныхъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, интересныхъ техническихъ мѣстъ дополняютъ этотъ отдѣлъ.

Оба поименованныхъ очерка составлены Начальникомъ Участка Крымскихъ шоссе, инженеромъ В. В. Тухолка.

Слѣдующую часть изданія составляетъ атласъ, отпечатанный, по просьбѣ Управленія Вн. В. П. и Ш. Д., типографіей Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба. Для удобства пользующихся картами, на нихъ показаны различными обозначеніями, кромѣ казенныхъ шоссе Министерства П. С., также шоссе, находящіяся въ вѣдѣніи мѣстной администраціи, и дороги не шоссированныя, но доступныя для проѣзда автомобилей. Для разыскиванія отдѣльныхъ участковъ шоссе, на первомъ мѣстѣ помѣщена сборная карта, по которой слѣдуетъ каждый разъ находить № требуемой детальной карты. На послѣднихъ показаны границы и длины перегоновъ между отдѣльными пунктами (почтовыми станціями).

Наконецъ, главнымъ образомъ, для пользованія автомобилистами, въ концѣ книги помѣщены сокращенные продольные профили всѣхъ казенныхъ шоссе, въ которыхъ приводятся, на ряду съ другими дан-



ными, и наибольшіе уклоны (круче 0,05) на отдѣльныхъ участкахъ.

Въ виду того, что книга «Казенныя Шоссейныя Дороги Крыма» является первымъ опытомъ Управленія въ области изданія карманныхъ картъ, Отдѣлъ шоссейныхъ дорогъ обращается къ лицамъ, пользующимся книгой, съ просьбой сообщать ему о всѣхъ замѣченныхъ недостаткахъ и неудобствахъ, дабы при выпускѣ въ свѣтъ второго изданія настоящаго труда, а также предполагаемыхъ къ выпуску описаній наиболѣе достопримѣчательныхъ Кавказскихъ шоссейныхъ дорогъ, могли быть сдѣланы всѣ желательныя измѣненія, исправленія и дополненія.

Управляющій Отдѣломъ шоссейныхъ  
дорогъ, инженеръ *А. Гельферъ*.

Петроградъ, январь 1916 г.



I.

# ОЧЕРКЪ

Крымскихъ казенныхъ шоссе.

---



## Очеркъ Крымскихъ казенныхъ шоссе.

Общее протяженіе Крымскихъ шоссе, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія, составляетъ 590,36 вер., которыя по отдѣльнымъ линіямъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Административное  
дѣленіе  
крымскихъ  
шоссе.

1) Южно-бережское шоссе . . . . .	122,403	вер.
2) Балаклавское шоссе . . . . .	17,420	»
3) Соединительная вѣтвь . . . . .	3,340	»
4) Нижне-Алупское . . . . .	8,350	»
5) Исарское шоссе . . . . .	8,184	»
6) Симферополь-Севастопольское шоссе . . . . .	65,46	»
7) Ялта-Бахчисарайское шоссе	68,400	»
8) Алушта-Симферопольское шоссе . . . . .	47,038	»
9) Алушта-Судакское шоссе . . . . .	87,560	»
10) Судакъ-Ѳеодосійское шоссе	44,472	»
11) Симферополь-Ѳеодосійское шоссе . . . . .	108,414	»

Въ административномъ отношеніи Крымскія казенныя шоссе представляютъ особый участокъ Крымскихъ шоссе, подчиненный Кіевскому Округу Путей Сообщенія, непосредственное же завѣдываніе ими на мѣстѣ осуществляется Начальникомъ Участка, имѣющимъ мѣстопробываніе въ г. Ялтѣ, 3-мя Начальника-



ми дистанцій и Завѣдывающимъ хозяйственной заготовкой щебня, между которыми названныя шоссе распределены слѣдующимъ образомъ:

### 1-я дистанція.

Южнобережское шоссе отъ г. Севастополя до ст. „Кекенеизъ“ . . . . .	53,18 вер.
Балаклавское шоссе отъ г. Севастополя черезъ Балаклаву до соединенія съ Южно-бережскимъ шоссе . . . . .	17,42 »
Соединительная вѣтвь между Южно-бережскимъ шоссе и Балаклавскимъ шоссе	3,34 »
Симферополь-Севастопольское шоссе отъ 13 версты до Инкермана . . . . .	53,46 »
Ялта-Бахчисарайское шоссе отъ с. „Коккозъ“ до соединенія съ Симферополь-Севастопольскимъ шоссе . . . . .	23,40 »
Мамашайская дорога . . . . .	8,68 »
Итого .	159,48 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Севастополь.

### 2-я дистанція.

Исарское шоссе отъ Набережной въ г. Ялтѣ до соединенія съ Ялта-Бахчисарайскимъ шоссе . . . . .	8,184 вер.
Нижне-Алупское шоссе отъ Южнобережскаго у имѣнія Его Величества «Ливадія» до имѣнія «Олеизъ» Баснина . .	8,350 »
Южно-бережское шоссе отъ ст. «Кекенеизъ» до 95 версты (включительно) . .	41,823 »



Ялта-Бахчисарайское шоссе отъ Южно-бережскаго у имѣнія Его Величества „Ливадія“ черезъ вершину „Яйлы“ до с. „Коккозъ“ . . . . .	45,000 вер.
Итого .	103,357 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Ялтѣ.

### 3-я дистанція.

Алушта-Симферопольское шоссе отъ Алушты до Симферополя . . . . .	25,038 вер.
Алушта-Судакское шоссе отъ 65 версты до м. „Судака“ . . . . .	23,560 »
Симферополь-Θеодосійское шоссе отъ г. Симферополя до г. Θеодосіи . . . . .	109,054 »
Судакъ-Θеодосійское шоссе отъ м. Судака до соединенія съ Симферополь-Θеодосійскимъ шоссе у деревни „Насыпкой“ . . . . .	44,472 »
Симферополь-Севастопольское шоссе, отъ 1 до 12 версты . . . . .	12,000 »
Итого .	214,124 вер.

Начальникъ дистанціи въ г. Симферополь.

### Особый районъ

въ вѣдѣніи завѣдывающаго хозяйственной заготовкой щебня.

Южнобережское шоссе отъ 96 версты до г. Алушты . . . . .	27,40 вер.
Алушта-Симферопольское шоссе отъ 1 до 22 версты (включительно) . . . . .	22,00 »



Алушта-Судакское шоссе отъ 1 до 64 версты (включительно) . . . . .	64,00 вер.
	<u>Итого . 113,40 вер.</u>

Завѣдывающій хозяйственной заготовкой щебня  
въ г. Алуштѣ.

Для непосредственнаго наблюденія за состояніемъ  
пути и для своевременнаго извѣщенія мѣстнаго тех-  
ническаго надзора о поврежденіяхъ пути или проис-  
шествіяхъ и, наконецъ, для охраны казенныхъ до-  
мовъ, всѣ шоссе раздѣлены на участки длиной, въ  
среднемъ, 7 вер., при чемъ для каждаго такого  
участка имѣется шоссейный сторожъ, помѣщающійся  
въ шоссейной будкѣ или казармѣ. Всего состоитъ  
шоссейныхъ сторожей:

Въ 1-й дистанціи . . . . .	24
Во 2-й » . . . . .	24
Въ 3-й » . . . . .	37

Движеніе  
на крым-  
скихъ  
шоссе.

Наибольшее значеніе среди вышеупомянутыхъ пу-  
тей, въ отношеніи размѣровъ движенія, имѣютъ шос-  
се: Южнобережское, обслуживающее лучшія курорт-  
ныя мѣста южнаго берега Крыма и соединяющее  
центръ курортной жизни—Ялту съ находящейся около  
нея резиденціей ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА—со  
станціей южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ г. Севасто-  
поль, и Алушта-Симферопольское, служащее продол-  
женіемъ Южнобережскаго шоссе до другого желѣз-  
нодорожнаго пункта—г. Симферополя. Все движеніе  
съ сѣвера на южный берегъ Крыма направляется че-  
резъ указанные два пункта Севастополь и Симфери-



поль, откуда значительная часть пассажировъ слѣдуетъ въ экипажахъ по шоссе, а въ послѣдніе годы, по преимуществу, въ автомобиляхъ.

Показателемъ существующаго въ настоящее время бойкаго автомобильнаго движенія, поддерживающаго сообщеніе южнаго берега съ Севастополемъ и Симферополемъ, служитъ существованіе, кромѣ большого количества отдѣльныхъ наемныхъ моторовъ, трехъ большихъ автомобильныхъ предпріятій: „Курьеръ“, „Люксъ“ и „Общество почтовыхъ автомобилей“, имѣющихъ въ общемъ свыше 50 машинъ.

Послѣднее изъ упомянутыхъ предпріятій субсидируется правительствомъ, за что оно обязуется возить почту и поддерживать ежедневные рейсы между Ялтой, Севастополемъ и Симферополемъ.

Изъ остальныхъ путей Крымскаго участка болѣе оживленнымъ движеніемъ отличаются Симферополь-Севастопольское и Симферополь-Θеодосійское шоссе, особенно перегоны послѣдняго между Симферополемъ и Карасубазаромъ, и Θеодосіей и Старымъ Крымомъ. На этихъ перегонахъ также постоянное автомобильное сообщеніе поддерживается нѣсколькими частными компаніями.

Что касается Алушта-Судакскаго шоссе, то оно не имѣетъ транзитнаго значенія, да и мѣстное движеніе на немъ развито весьма слабо, что происходитъ съ одной стороны вслѣдствіе малой населенности обслуживаемаго имъ района, а съ другой—по причинѣ крайне неудобной трассировки этой дороги, проложенной по возвышеннымъ мѣстамъ и изобилующей длинными крутыми спусками и подъемами.

Необходимо также отмѣтить, что въ техническомъ отношеніи Алушта-Судакское шоссе является сооруженіемъ неоконченнымъ, такъ какъ цѣлый рядъ рѣ-



чекъ (Канакъ, Воронъ, Капсихоръ и др.) оно пересѣкаетъ по дну русель, безъ мостовъ; во время ливней русла этихъ рѣчекъ настолько наполняются водой и покрываются каменными выносами, что проѣздъ по нимъ, особенно въ автомобиляхъ, становится невозможнымъ. Соответственно бассейнамъ означенныхъ рѣчекъ, отверстія необходимыхъ для нихъ мостовъ опредѣляются въ 15—20 саж. Кромѣ того, за малыми исключеніями Алушта-Судакское шоссе, несмотря на узкость полотна (ширина шоссеиной одежды равна всего 1,5 саж.), не имѣетъ огражденій и потому небезопасно для движенія автомобилей.

Ялта-Бахчисарайское шоссе, поднимающееся на высоту Яйлинскаго плоскогорья до отмѣтки 565,09 саж. надъ уровнемъ моря, имѣетъ сплошной подъемъ на протяженіи болѣе 20 верстъ по обоимъ склонамъ Яйлы и потому для ѣзды является тяжелымъ. Кромѣ того, въ предѣлахъ перевальной части, шоссе это настолько заносится снѣгомъ, что расчистка его потребовала бы весьма значительныхъ расходовъ, неоправдываемыхъ тѣмъ ничтожнымъ движеніемъ, которое могло бы имѣть мѣсто по этому шоссе въ зимніе мѣсяцы; въ виду этого зимой въ теченіе около 4 мѣсяцевъ \*) сообщеніе по Ялта-Бахчисарайскому шоссе между Ялтой и сѣверной стороною перевала совершенно прекращается.

Техническія  
свойства  
Крымскихъ  
шоссе.

Крымскія шоссе имѣютъ большею частью горный характеръ; исключеніе представляютъ части Симферополь-Одосійскаго и Симферополь-Севастопольскаго шоссе.

\*) Приблизительно между серединой декабря и концомъ марта.



Соотвѣтственно горному характеру Крымскихъ шоссе подъемы ихъ достигаютъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ 0,16 саж. въ среднемъ же составляютъ 0,06—0,07 саж.

Самыми существенными недостатками ихъ являются крайняя узость и извилистость полотна, что особенно чувствительно на Южнобережскомъ шоссе, отличающемся бойкимъ движеніемъ. Дѣйствительно, средняя ширина его равна 3—3,5 саж., а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не болѣе 2,5 саж., считая обочины и кюветъ. Ширина щебеночной коры составляетъ на Алушта-Судакскомъ, Судакъ-Ѳеодосійскомъ и Исарскомъ шоссе—1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> саж., а на остальныхъ—2 саж.

При указанной ширинѣ полотна, особенно во время складыванія на обочинахъ щебня, проѣздъ по шоссе, вслѣдствіе отсутствія развѣздовъ, становится крайне неудобнымъ, а въ населенныхъ мѣстахъ и небезопаснымъ. Радиусы закругленій также недостаточны, имѣя во многихъ случаяхъ не болѣе 3 сажени, тогда какъ для свободнаго поворота длинныхъ автомобилей необходимъ радиусъ не менѣе 7 саж.

Кромѣ того, обиліе поворотовъ и отсутствіе перспективы вслѣдствіе закрытія дороги выступающими на поворотахъ мысками, еще болѣе увеличиваютъ неудобство и опасность движенія по Крымскимъ шоссе въ автомобиляхъ.

Указанные недостатки Крымскихъ горныхъ шоссе объясняются тѣмъ, что при постройкѣ ихъ совершенно не имѣлись въ виду требованія, которыя предъявляются къ шоссеинымъ дорогамъ въ настоящее время.

Южнобережское шоссе строилось въ первой половинѣ прошлаго столѣтія и судя по его трассировкѣ строители пользовались существовавшей здѣсь ранѣе



грунтовой проселочной дорогой, каковыя дороги обычно прокладываются съ такимъ расчетомъ, чтобы количество работъ, въ особенности, земляныхъ было возможно меньше, хотя бы и въ ущербъ прямизнѣ и горизонтальности пути.

Характернымъ свойствомъ горныхъ шоссейныхъ дорогъ Крыма является, между прочимъ, односкатный профиль полотна со склономъ къ нагорному откосу, у подошвы котораго проложенъ кюветъ.

Такое устройство полотна въ техническомъ отношеніи не находитъ себѣ оправданій, такъ какъ способствуетъ образованію корытообразнаго профиля, застаиванію на полотнѣ воды и преждевременному уничтоженію шоссейной коры. Для движенія односкатный профиль также неудобенъ, такъ какъ при закругленіяхъ въ нагорную сторону виражъ имѣетъ наклонъ, обратный тому, который требуется для автомобильнаго движенія.

Устройство односкатнаго профиля можно объяснить лишь тѣмъ, что узкость полотна не позволяла провести второго кювета вдоль перильныхъ и подпорныхъ стѣнокъ нижняго откоса, и потому для сбора воды со всей поверхности полотна послѣднему и приданъ былъ общій скатъ въ сторону нагорнаго кювета.

За послѣдніе годы вѣдомствомъ Путей Сообщенія начата передѣлка односкатнаго профиля въ двускатный, удачныя результаты этой работы, испытанной на Южнобережскомъ шоссе, уже сказались и окупаютъ произведенныя на это затраты тѣмъ, что шоссейная кора даже въ зимнее время, когда, вслѣдствіе обилія осадковъ, полотно почти не просыхаетъ, въ сравненіи съ другими верстами, имѣющими одно-



скатный профиль, отличается сухостью и отсутствием грязи.

Въ связи съ работой по передѣлкѣ профиля оказалось необходимымъ приступить къ передѣлкѣ перильныхъ стѣнъ. Дѣйствительно, для выпуска воды необходимъ безпрепятственный и по возможности равномерный стокъ воды съ полотна по всему его протяженію со стороны косогора. Если дѣлать выпуски воды лишь въ опредѣленныхъ мѣстахъ, то это вызываетъ нареканія владѣльцевъ земель, расположенныхъ ниже шоссе; въ виду сего наиболее подходящимъ типомъ является каменная перильная стѣнка, состоящая изъ ряда небольшихъ арочекъ, сквозь которыя вода будетъ свободно стекать внизъ. Такой типъ и примѣняется уже при перекладкѣ перильныхъ стѣнъ на нѣкоторыхъ участкахъ шоссе.

Скорѣйшая передѣлка перильныхъ стѣнъ необходима также въ виду того, что большая часть ихъ находится въ ветхомъ и полуразрушенномъ состояніи; кромѣ того существующія стѣны имѣютъ неправильное очертаніе въ планѣ, и потому нуждаются въ исправленіи ихъ линіи. Въ настоящее время при исправленіи перильныхъ стѣнъ принимаются слѣдующіе размѣры: высота стѣны безъ фундамента и треугольника, вѣнчающаго стѣнку 0,40 саж., ширина по верху 0,25 саж., и уклонъ съ задней стороны въ  $\frac{1}{5}$  саж.

Къ неблагоустройствамъ Крымскихъ шоссе относится также отсутствіе во многихъ мѣстахъ подпорныхъ стѣнокъ, необходимыхъ для удержанія сползающихъ и разрушаемыхъ дождевыми потоками нагорныхъ откосовъ. Недостатокъ этотъ, въ особенности, свойственъ 17—21 в. в. Ялта-Бахчисарайскаго шоссе. Состоящіе изъ легко разрушаемаго каменисто-глинистаго грунта, поднимающіеся на высоту до 10 саж. и



имѣющіе заложеніе меньше одиночнаго, откосы эти послѣ каждаго сильнаго дождя, особенно же въ сырой періодъ года, разрушаются и заваливаютъ плотно дороги камнями и мусоромъ до такой степени, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ проѣздъ по шоссе становится едва возможнымъ. Уположить откосы не возможно въ виду того, что дорога въ предѣлахъ 17—21 в. в. Бахчисарайскаго шоссе дѣлаетъ рядъ поднимающихся одна надъ другой (см. фотогр.) петель и потому срѣзка нагорнаго откоса вызвала бы обрушеніе вышележащаго участка шоссе. Въ виду сего необходимо террасированіе нагорныхъ откосовъ устройствомъ ряда невысокихъ подпорныхъ стѣнокъ, одна надъ другой, или же возведеніе на существующихъ низкихъ подпорныхъ стѣнахъ желѣзобетонныхъ стѣнокъ высотой въ 1 — 1,50 саж. въ зависимости отъ высоты откоса; пустое пространство, образуемое означенной стѣнкой и откосомъ, будетъ служить для складыванія сваливающихся съ откоса камней и грунта, причемъ откосъ по мѣрѣ засыпки этого пространства будетъ выравниваться и приходитъ въ устойчивое равновѣсіе. Такой типъ стѣнъ примѣняется за границей и въ настоящее время проектированъ для Ялта-Бахчисарайскаго шоссе.

Всѣ Крымскія шоссе устроены безъ искусственнаго основанія подъ шоссейной корой, непосредственно на грунтѣ. Таковымъ въ горныхъ участкахъ является главнымъ образомъ каменисто-глинистый или шиферъ, т. е. грунтъ достаточно твердый, чтобы служить основаніемъ при достаточной толщинѣ коры. Это подтверждается тѣмъ, что на гористыхъ участкахъ при небольшой сравнительно толщинѣ шоссейной коры прорѣзей не наблюдается; но съ другой стороны присутствіе глины подъ корой служитъ причиной того,



что въ сырое время года, когда основаніе размягчается, глина подъ тяжестью колесъ начинаетъ вдавливаться въ кору и образуетъ на шоссе весьма большое количество грязи.

Для устраненія этого недостатка необходимо принимать мѣры къ быстрому удаленію воды съ полотна пути и къ поддержанію достаточной толщины коры. Скалистое основаніе подъ шоссе корой встрѣчается на Крымскихъ шоссе въ очень немногихъ мѣстахъ, а именно: на Южнобережскомъ шоссе за деревней «Байдары» (на 34 верстѣ), на Симферополь-Севастопольскомъ шоссе, на Инкерманскомъ перевалѣ и на Алушта-Судакскомъ шоссе близъ села «Кутлакъ» на 73—75 верстахъ.

На упомянутыхъ участкахъ шоссе коря отличается устойчивостью и равномерностью износа, даже при уменьшеніи толщины коры почти до полного истиранія.

Въ значительно менѣе благопріятныхъ условіяхъ въ отношеніи основанія находятся шоссе, пролегающія въ равнинныхъ мѣстахъ Крыма, а именно: Симферополь-Феодосійское, Симферополь-Севастопольское (до Бельбека), Ялта-Бахчисарайское за переваломъ (отъ Коккозъ до конца), Алушта-Симферопольское также за переваломъ (отъ Таушанъ-Базара до Симферополя).

Грунтъ подъ корой этихъ шоссе состоитъ изъ чистой глины или растительной земли, не выдерживающихъ давленія тяжелыхъ фуръ при обычной толщинѣ коры въ 4».

Подтвержденіемъ этого служитъ быстрое даже на новыхъ верстахъ образованіе колеи и прорѣзей съ постепеннымъ уничтоженіемъ коры въ случаѣ несвоевременнаго утолщенія ея капитальной розсыпью щебня.



Отсутствіе несжимаемаго основанія является серьезнымъ недостаткомъ Крымскихъ шоссе и должно быть постепенно исправляемо или путемъ передѣлки коры съ устройствомъ искусственнаго подъ ней основанія, или посредствомъ систематическаго утолщенія коры съ доведеніемъ ея толщины до предѣла, при которомъ образованіе колеи будетъ невозможно.

### Щебень.

Щебень, употребляемый для устройства шоссеиной коры, принадлежитъ по преимуществу къ породѣ твердыхъ известняковъ, которыми изобилуютъ Крымскія горы. Какъ показалъ, однако, опытъ, кора, сдѣланная изъ известковаго щебня, оказывается слишкомъ слабой для такихъ бойкихъ магистралей какъ на примѣръ Южнобережское или Алушта-Симферопольское шоссе. Дѣйствительно, истираніе коры достигаетъ до 1" въ годъ, поэтому замѣна известковаго щебня болѣе твердыми породами необходима для поддержанія шоссе въ исправности.

Къ сожалѣнію, однако, настоящихъ гранитовъ въ Крыму не имѣется, встрѣчаются лишь карьеры, такъ называемаго, діорита, мелафира и другихъ однородныхъ породъ, болѣе твердыхъ чѣмъ известняки, но уступающихъ по крѣпости гранитамъ.

На перегонѣ Симферополь-Феодосійскаго шоссе, отъ 21 до 40 версты, до послѣдняго времени употреблялся также, такъ называемый, природный щебень, или известковый гравель, добываемый изъ русель рѣчекъ и изъ откосовъ горъ.

Несмотря на дешевизну этого матеріала, не требующаго разбивки въ щебень, употребленіе его для устройства шоссеиной коры недопустимо, такъ какъ вслѣдствіе округленной формы розсыпь, сдѣланная изъ гравета, совершенно не поддается укаткѣ и, будучи



сплотненной съ помощью вяжущихъ матеріаловъ, очень скоро приходитъ въ полное разстройство подъ вліяніемъ вѣзды и сырости.

Въ настоящее время вѣдомство Путей Сообщенія совершенно отмѣнило употребленіе для шоссеиной коры гравета, а также намѣтило переходъ съ известковаго щебня на діоритовыя породы, гдѣ это въ зависимости отъ размѣровъ движенія и близости карьеровъ представляется цѣлесообразнымъ и выгоднымъ.

Къ числу участковъ дорогъ требующихъ устройства діоритовой коры отнесены: все Южнобережское шоссе, Симферополь-Ѳеодосійское: на перегонѣ отъ Симферополя до деревни Зуи (1—21 в.в.) и отъ Стараго Крыма до Ѳеодосіи (97—108 в.в.); Симферополь-Севастопольское отъ Симферополя до пересѣченія съ Ялта-Бахчисарайскимъ шоссе (1—35 в. в.); Алушта-Симферопольское отъ Симферополя до перевала (19—47 в. в.) и со стороны Алушты на ближайшихъ къ Алуштѣ верстахъ; Ялта-Бахчисарайское: отъ начала до водопада „Учанъ-Су“ (1—6 в. в.) и по Коккозской долинѣ отъ д. „Коккозь“ (46 в.), до 66 в. и наконецъ Судакъ-Ѳеодосійское шоссе отъ сел. „Отузы“ до выхода на Симферополь-Ѳеодосійское шоссе (25—44 в. в.) Въ настоящее время изъ указаннаго выше протяженія имѣется уже около 100 верстъ передѣланныхъ на діоритовую одежду.

При описаніи Крымскихъ шоссе необходимо упомянуть объ оползняхъ, которымъ подверженъ южный берегъ Крыма. Оползни.

Явленіе это сказывается во многихъ мѣстахъ южнаго склона и временами принимаетъ катастрофическій характеръ; при этомъ движеніе земляныхъ массъ происходитъ въ направленіи къ морю и судя по тре-



щинамъ и осадкамъ почвы захватываетъ пространство въ нѣсколько верстъ длиной.

Шоссе въ предѣлахъ оползней во время сдвиговъ почвы не только даетъ осадку, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ подвергается полному разрушенію, вслѣдствіе чего приходится дѣлать нарѣзку новаго полотна или же возводить свѣжія насыпи.

Подобнаго рода катастрофа имѣла, между прочимъ, мѣсто въ мартѣ текущаго года на 51 в. Южнобережскаго шоссе, надъ деревней „Кучукъ-Кой“.

16-го марта, на участкѣ шоссе протяженіемъ около 130 саж. въ томъ мѣстѣ, гдѣ и ранѣе наблюдалось осѣданіе почвы, появились трещины шириной до 1 фута. Трещины эти, равно какъ и мѣстныя осадки полотна, задѣлывались для поддержанія пути въ проѣзжемъ состояніи, но судя по быстротѣ образованія новыхъ трещинъ и ихъ величинѣ, дальнѣйшее разрушеніе полотна представлялось неизбѣжнымъ и, дѣйствительно, въ ночь на 20-ое марта все полотно на протяженіи 131 саж. сдвинулось внизъ по косогору къ морю, опустившись при этомъ почти на 3 сажени. Сдвинувшееся полотно приняло волнообразный видъ; вся окружающая мѣстность выше и ниже полотна покрылась глубокими продольными и поперечными трещинами, опустившись въ однихъ мѣстахъ и вспучившись въ другихъ.

Въ общемъ вся мѣстность въ районѣ оползня пришла въ хаотическое состояніе.

Въ 14-ти домахъ нижележащей деревни „Кучукъ-Кой“ появились трещины настолько серьезныя, что полиціей были приняты мѣры къ выселенію жителей изъ пострадавшихъ домовъ.

Для возстановленія сообщенія, прерваннаго 20 марта, вызвано было, несмотря на пасхальные праздники до



200 человекъ рабочихъ. Но всѣ усилія возстановить сообщеніе по вновь нарѣзанному въ откосахъ полотну парализовались новыми сдвигами почвы и разрушеніемъ сдѣланныхъ работъ. Постепенно, однако, амплитуда осѣданій почвы уменьшилась и это дало, наконецъ, возможность 26 марта утромъ возстановить сообщеніе по вновь нарѣзанному полотну.

Причиной описаннаго сдвига является дѣйствіе подземныхъ водъ, стекающихъ съ Яйлинскаго плоскогорья и насыщающихъ всю нижележащую массу земли, состоящую не изъ прочныхъ коренныхъ породъ, а изъ размельченнаго шифера и песчаниковъ. Послѣдніе, будучи пропитаны водой, теряютъ устойчивость, что усугубляется съ одной стороны образованіемъ внутри ихъ пустотъ, вслѣдствіе вымыванія грунта подземными водами, а съ другой—усиленнымъ размоканіемъ и размываніемъ ниже лежащей части тальвега.

Характернымъ явленіемъ Крымской природы являются также ливни, съ разрушительной силой которыхъ шоссевному вѣдомству приходится вести постоянную борьбу.

Ливни.

Ливни—явленіе, повторяющееся въ Крыму ежегодно одинъ, а иногда и два раза. О силѣ ихъ возможно судить по слѣдующимъ даннымъ.

Ливень 22 ноября 1909 года по свѣдѣніямъ Ай-Петринской метеорологической станціи далъ 161,2 м./м. осадковъ; ливень 26 декабря 1911 года далъ въ Ялтѣ 100 м./м.; ливень 8 января 1912 года далъ на Ай-Петри 148,5 м./м. Наконецъ, ливень 13 іюня 1912 года далъ въ Ялтѣ 135,9 м./м., а на Ай-Петри—220,4 м./м. Указанное количество осадковъ составляетъ примѣрно



отъ  $\frac{1}{4}$  до  $\frac{1}{3}$  всей суммы годовыхъ осадковъ. Крымскіе ливни въ полномъ смыслѣ слова являются грозной разрушительной силой и представляютъ настоящее бѣдствіе для населенія.

Сухія русла горныхъ рѣчекъ и ручейковъ, служація населенію лѣтомъ проѣзжими дорогами, превращаются во время ливней въ бѣшеные горные потоки, выступающіе изъ береговъ, размывающіе себѣ новыя русла и разрушающіе на своемъ пути цѣнныя культуры и сооруженія, отчасти унося ихъ въ море, отчасти покрывая ихъ горнымъ мусоромъ и валунами, влекомыми съ верховьевъ.

Убытки послѣ ливней исчисляются сотнями тысячъ. Такъ, на примѣръ, ливень 1905 года уничтожилъ въ Ускутской долинѣ 50 десятинъ садовъ. Ливень 1909 года причинилъ на Южномъ берегу убытковъ на общую сумму 300.000 руб., не считая убытковъ частныхъ владѣльцевъ, не попавшихъ въ учетъ, и, наконецъ, ливни 1912 года причинили въ теченіе іюня и іюля мѣсяцевъ убытковъ, зарегистрированныхъ Таврической Земской Управой, не считая убытковъ городовъ, на сумму кругло 2.000.000 р. При этомъ въ городѣ Карасубазарѣ была снесена наводненіемъ цѣлая часть города; въ городѣ Ялтѣ наводненіемъ разрушило нѣсколько домовъ и затопило всю низовую часть города. Не пощадила стихія и другихъ городовъ горнаго Крыма и не было, кажется, ни одного населеннаго пункта, откуда бы не шли жалобы на убытки, причиненные разбушевавшейся водою.

Обычнымъ послѣдствіемъ подобнаго рода ливней на шоссе являются: размывы шоссеиной коры, вслѣдствіе непомѣщенія ливневой воды въ кюветахъ, которые къ тому же быстро заносятся иломъ и пескомъ, разрушеніе подпорныхъ стѣнокъ, сопровождающееся обва-



ломъ полотна дороги, нагроможденіе въ мѣстахъ пересѣченія шоссе балками и рѣчками песчаныхъ и каменныхъ наносовъ, количество которыхъ иногда достигаетъ огромныхъ размѣровъ до 100—150 куб. саж., какъ на примѣръ, въ деревнѣ «Никита» на 89 верстѣ Южно-бережскаго шоссе и, наконецъ, подмывы устоевъ мостовъ, сопровождающіеся разрушеніемъ самыхъ мостовъ, какъ это имѣло мѣсто во время ливней въ іюнѣ 1912 года и въ іюлѣ 1914 года. Въ первомъ случаѣ было снесено три большихъ моста на каменныхъ устояхъ; одинъ изъ нихъ двухпролетный, отверстіемъ 3,60 саж, на 29 верстѣ Алушта-Судакскаго шоссе былъ сначала совершенно закупоренъ снесенными водою деревьями (тополями длиной до 20 арш.) и затѣмъ разрушенъ, вслѣдствіе прорыва земляной дамбы за однимъ изъ устоевъ.

Въ 1914 году было снесено 4 моста на каменныхъ устояхъ. Причину разрушенія мостовъ слѣдуетъ искать съ одной стороны въ недостаточности отверстій мостовъ, а съ другой въ подраздѣленіи отверстія на нѣсколько небольшихъ пролетовъ, что затрудняетъ пропускъ подъ мостомъ несущихся деревьевъ, обломковъ строеній и камней.

Несомнѣнно, что большіе убытки, причиняемые шоссе шоссе ливнями, могли бы быть уменьшены, если бы Крымскія шоссе были оборудованы необходимымъ количествомъ рационально устроенныхъ водоотводныхъ и водопропускныхъ сооруженій.

Водопропускныя сооруженія.

Между тѣмъ Крымскія шоссе, особенно горные его участки, въ этомъ отношеніи являются еще не законченными.

Подтвержденіемъ можетъ служить Ялта-Бахчисарайское шоссе, которое на протяженіи 45 верстѣ отъ Ялты до Коккозъ еще въ 1912 году имѣло всего



лишь одинъ мостъ, или Алушта-Судакское шоссе, имѣющее на протяженіи 88 верстъ всего 6 мостовъ.

Вмѣсто мостовъ обычнымъ въ Крыму способомъ отвода воды при пересѣченіи шоссе рѣчками и балками является устройство мощеныхъ или защебененныхъ лотковъ съ подпорными стѣнками сдѣланными большей частью изъ сухой кладки.

Во время большихъ ливней вода покрываетъ лотки на высоту до 1 аршина и дѣлаетъ проѣздъ по нимъ совершенно невозможнымъ. Самые лотки постепенно загромождаются выносами изъ овраговъ и вода, не имѣя свободнаго стока, начинаетъ разливаться по полотну, разстраивая кору и отлагая все новыя количества выносовъ, которые зачастую совершенно закрываютъ проѣздъ по полотну дороги.

Подобнаго рода лотки являются совершенно недопустимыми, такъ какъ: во-1-хъ, они представляютъ большое неудобство для ѣзды, особенно въ автомобиляхъ, во-2-хъ, размываются постоянно текущей по нимъ водой и въ-3-хъ, служатъ во время ливней мѣстомъ для откладыванія горныхъ выносовъ, затрудняющихъ движеніе и требующихъ большихъ расходовъ на очистку шоссе послѣ дождей.

За послѣдніе три года вѣдомствомъ Путей Сообщенія обращено вниманіе на недостаточность сооруженій для отвода воды и въ настоящее время производится усиленная постройка новыхъ мостовъ и трубъ въ замѣну поверхностныхъ лотковъ. При этомъ примѣняются, главнымъ образомъ, слѣдующіе типы мостовъ: желѣзобетонные балочные съ одной плитой, желѣзобетонные арочные, желѣзные балочные съ желѣзобетоннымъ перекрытіемъ между балками и, наконецъ, для небольшихъ мостовъ до 1,5 саж. въ отверстіи—изъ желѣзобетонныхъ уложенныхъ вплотную брусьевъ.



II.

ОПИСАНІЕ

южнобережскаго шоссе.

---



## Описание Южнобережскаго шоссе.

Начальнымъ пунктомъ Южнобережскаго шоссе является г. Севастополь около станціи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, конечнымъ г. Алушта. Вся длина Южнобережскаго шоссе составляетъ—122 вер. 201 саж. Постройка его, производившаяся съ 1824 по 1852 г.г., относится къ царствованію ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I.

Первоначально Южнобережское шоссе имѣло направленіе по нынѣ существующему Балаклавскому шоссе 7,55 вер. и далѣе по, такъ называемой, Соединительной вѣтви—3,340 вер.

Дорога эта представляетъ удобство въ томъ отношеніи, что проложена по сравнительно ровной мѣстности безъ крутыхъ петель въ обходъ горъ, окружающихъ г. Севастополь.

Тѣмъ не менѣе, признано было необходимымъ сдѣлать еще второй подходъ къ г. Севастополю, а именно, со стороны станціи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, что и было выполнено Министерствомъ Путей Сообщенія.

По новому направленію дорога отъ Севастополя начинается отъ станціи желѣзной дороги, откуда пролегаетъ сначала по узкой, такъ называемой, Лабораторной балкѣ, а затѣмъ переваливаетъ черезъ Сапунъ-гору и на 5 соткѣ 9 версты соединяется съ первоначальнымъ направленіемъ Южнобережскаго шоссе.



Новое направлѣніе черезъ Сапунъ-гору короче перваго на  $10,89 - 8,96 = 1,93$  вер., но за то имѣетъ подъемъ на  $105,33 - 91,37 = 13,96$  саж. выше перваго. Теперь Южнобережскимъ шоссе именуется направлѣніе отъ Севастополя черезъ Сапунъ-гору и большинство пассажировъ въ настоящее время пользуется именно этимъ направлѣніемъ, какъ болѣе короткимъ и ведущимъ непосредственно отъ станціи желѣзной дороги.

Отъ желѣзнодорожной станціи Южнобережское шоссе направляется по дну очень узкой Лабораторной балки, съ лѣвой стороны ограниченной возвышенностями, на которыхъ были расположены наиболѣе важныя укрѣпленія, защищавшія г. Севастополь съ суши отъ напора непріятельскихъ армій въ 1854—1855 г.г.. На самой возвышенности въ разстояніи отъ дороги около 1 версты находится знаменитый Малаховъ Курганъ съ остатками Малаховской башни и памятникомъ герою войны Корнилову, а впереди кургана надъ Южнобережскимъ шоссе въ разстояніи около 150 саж.—остатки 3-го бастіона и англійскій памятникъ, поставленный въ память павшихъ на 3 бастіонѣ англичанъ.

Съ правой стороны отъ Лабораторной балки расположена, такъ называемая, Зеленая гора съ находящимся на ней англійскимъ кладбищемъ.

По Лабораторной балкѣ Южнобережское шоссе идетъ на протяженіи около  $3\frac{1}{2}$  верстъ все время съ легкимъ подъемомъ къ Сапунъ-горѣ.

На 5 верстѣ, какъ разъ у Сапунгорской шоссейной казармы, къ Южнобережскому шоссе примыкаетъ 66 верста Симферополь-Севастопольскаго шоссе, а Южнобережское шоссе почти подъ прямымъ угломъ поворачиваетъ вправо и, продолжая подниматься по Сапунъ-горѣ, достигаетъ на 7 верстѣ наивысшей от-



мѣтки 105,33 саж., откуда крутыми зигзагами начинается спускъ въ долину.

На 5 соткѣ 9 версты съ правой стороны примыкаетъ Соединительная вѣтвь, которая, какъ упомянуто выше, до устройства шоссе черезъ Сапунъ-гору служила выѣздомъ съ Балаклавскаго шоссе на Южнобережское.

Съ 10 версты начинается общій подъемъ къ Камарской шоссеиной казармѣ, находящейся на 14 верстѣ съ лѣвой стороны дороги.

Направо открывается видъ на, такъ называемую, Золотую долину, спускающуюся къ г. Балаклавѣ, и на самую Балаклаву и море.

Налѣво видны возвышенности, называемыя Θεодиухинными горами.

Эта котловина, замкнутая горами Сапунъ, Θεодиухинными и Гасфортовой, ознаменована кровопролитнымъ Балаклавскимъ сраженіемъ, бывшимъ 13 октября 1854 года; въ память этого сраженія поставлены два памятника: русскій, въ формѣ колонны съ двуглавымъ орломъ, слѣва отъ дороги на 11 верстѣ, и англійскій, въ видѣ усѣченной пирамиды, справа отъ дороги на 10 верстѣ.

На 13 верстѣ къ Южнобережскому шоссе съ правой стороны примыкаетъ конецъ Балаклавскаго шоссе, которое, начинаясь отъ г. Севастополя, проходитъ на 12 и 13 верстахъ черезъ г. Балаклаву и далѣе на 18 верстѣ выходитъ на Южнобережское.

Камарская шоссеиная казарма является одной изъ старѣйшихъ; постройка ея относится, вѣроятно, ко времени сооруженія самаго шоссе. Въ крымскую кампанію она служила квартирой для штаба итальянской арміи, о чемъ и имѣется соотвѣтствующая надпись на металлической доскѣ, вдѣланной въ стѣну надъ входомъ въ зданіе.



Близъ казармы съ лѣвой стороны отъ шоссе начинается дорога, ведущая на Гасфортову гору къ Итальянскому кладбищу, гдѣ во время войны находился главный опорный пунктъ Сардинцевъ.

Памятникъ состоитъ изъ часовни, окруженной каменной оградой на пространствѣ 50 кв. саж. Онъ построенъ въ ломбардскомъ стилѣ, напоминающемъ стиль готическій, со стрѣльчатыми сводами и карнизами и съ круглыми окнами. Матеріаломъ для постройки служилъ «крымскій мраморъ», добываемый въ Балаклавѣ. Гладко отесанные камни въ стѣнахъ имѣютъ около полутора аршина въ длину и около трехъ четвертей аршина въ ширину. Для обработки ихъ были выписаны каменотесы изъ Италіи и всѣ работы производились подъ руководствомъ итальянскаго инженера. Подъ часовней устроена большая крипта, или подземный этажъ, и потому входить въ часовню нужно по мраморной лѣстницѣ, въ 11 или 12 ступеней.

Въ этотъ склепъ перенесли бранные остатки сардинцевъ, лежавшихъ на греческихъ кладбищахъ деревень «Кадыкой» и «Камары». Памятники и тѣла похороненныхъ на кадыкойскомъ кладбищѣ итальянскихъ генераловъ Ламармора, Ланцавеккіа и Аноальди также перенесены въ ограду часовни.

Открытіе итальянскаго памятника состоялось 16 августа 1882 года. Изъ Италіи прибыла нарочно съ этой цѣлью особая комиссія, состоявшая изъ ветерановъ Крымской войны, подъ начальствомъ генерала графа Гигры, адъютанта короля Гумберта.

Отъ Камарской казармы шоссе круто спускается въ лощину, оставляя вправо деревню «Камары», а влѣво деревню «Чоргунъ».

Перейдя черезъ рѣчку Сухую каменнымъ мостомъ отв. 2,35 саж., шоссе цѣлымъ рядомъ зигзаговъ на-



чинаетъ подниматься на, такъ называемый, Варнутскій переваль. На 20 верстѣ находится зданіе бывшей конно-почтовой станціи Чаталь-Кай.

Пройдя ущелье, дорога вступаетъ въ Кучукъ-Мускомскую долину, составляющую одно изъ отвѣтвленій Байдарской долины. Вправо расположена спрятавшаяся подъ горой деревня «Кучукъ-Мускомья», а далѣе деревня «Варнутка».

На 23 верстѣ находится съ лѣвой стороны Варнутская шоссейная казарма. Поднимаясь все выше по холмистой, покрытой лѣсомъ, возвышенности, шоссе у корчмы достигаетъ высшей точки перевала на отмѣткѣ 177,92 саж., откуда начинается спускъ въ Байдарскую долину.

На 29 верстѣ находится съ правой стороны отъ шоссе Перовская шоссейная казарма.

«Байдарская долина», которую пересѣкаетъ шоссе, простирается въ длину на 16, а въ ширину отъ 8 до 10 верстѣ, и со всѣхъ сторонъ окружена горами. По длинѣ эта долина раздѣляется на двѣ почти равныя части рядомъ невысокихъ холмовъ, среди которыхъ находится богатая экономія графа Мордвинова, владѣльца «Байдарской долины». Нѣкогда вся эта мѣстность была покрыта превосходнымъ дубовымъ и буковымъ лѣсомъ, но непріятельскія войска во время войны, а позднѣе татары, имѣвшіе съ графомъ Мордвиновымъ столѣтнюю тяжбу, сильно испортили лѣсъ, какъ отведенный имъ въ надѣль, такъ и владѣльческій.

Байдарское имѣніе, заключавшее въ себѣ болѣе 11,000 десятинъ, принадлежало нѣкогда князю Потемкину, отъ наслѣдниковъ котораго оно и перешло къ адмиралу графу Мордвинову.

ИМПЕРАТРИЦА ЕКАТЕРИНА II, во время



своего путешествія по Крыму въ 1787 году, посетила «Байдарскую долину», черезъ которую она проѣхала къ деревнѣ «Скели». Въ этой деревнѣ долго показывали громадный орѣхъ, подъ которымъ былъ раскинутъ шатеръ императрицы.

Въ Байдарской долинѣ когда-то было 12 большихъ деревень. Но послѣ выселенія татаръ, послѣдовавшаго за Крымской войной, населеніе долины быстро порѣдѣло. Въ центрѣ этой долины на 32 верстѣ расположена большая деревня «Байдары», съ постоянными дворами для остановокъ.

Отъ деревни «Байдары» шоссе на протяженіи около 2-хъ верстѣ пролегаетъ по сравнительно ровной и открытой мѣстности до желѣзобетоннаго моста отв. 4 саж. на 34 верстѣ, перекинутаго черезъ горную рѣчку Дермень-Дере. Отъ моста начинается зигзагообразный подъемъ на Байдарскій переваль.

Не доѣзжая 2 вер. до станціи «Байдары» находится поворотъ влѣво—новая шоссейная лѣсовозная дорога, построенная гр. Мордвиновымъ для вывоза лѣса. Дорога эта, протяженіемъ 7 верстѣ, идетъ все время лѣсомъ по Яйлѣ въ очень красивой мѣстности и кончается близъ Мердвенъ (Чортова лѣстница). По мѣрѣ вырубki лѣса на Яйлѣ дорога будетъ удлиняться и современемъ соединится съ Бахчисарайской дорогой у горы «Ай-Петри».

Поднимаясь на переваль, шоссе достигаетъ наивысшей точки у, такъ называемыхъ, Байдарскихъ воротъ, на отмѣткѣ 235,08 саж. надъ уровнемъ моря.

Байдарскія ворота построены въ 1848 году; они высѣчены въ горѣ и обложены камнемъ. Сквозь эти ворота проходитъ шоссе и съ площадки, находящейся на противоположной сторонѣ, внезапно открывается обширный видъ на Южнобережскія скалы и море, близость котораго до сихъ поръ была совер-



шенно незамѣтна. Видъ съ Байдарскихъ воротъ одинъ изъ самыхъ грандіозныхъ въ Крыму и ради него туристы стараются ѣхать въ Ялту сухимъ путемъ. Необходимо замѣтить, однако, что восходъ солнца, который стремятся наблюдать отсюда, особенно эффектенъ только осенью и зимою, когда оно выходитъ изъ за моря; въ остальное время года восходъ солнца заслоняется горами.

На днѣ открывающейся за Байдарскими воротами пропасти у самага моря виднѣется имѣніе «Форось» г. Ушкова. Шоссе, ведущее въ это имѣніе, вѣтся по кручамъ пропасти подъ Байдарскими воротами. Мысъ, выдающійся въ море западнѣе Фороса—самая южная оконечность Крымскаго полуострова—называется мысомъ Сарычъ ( $43^{\circ}23'$  с. ш.).

У Байдарскихъ воротъ имѣются гостиницы, почтовая станція, почтово-телеграфное отдѣленіе и телефонъ для переговоровъ съ Севастополемъ и Ялтой.

Въ одномъ изъ крыльевъ Байдарскихъ воротъ помѣщается Байдарская шоссейная каварма.

Отъ Байдарскихъ воротъ начинается спускъ къ Южному берегу. На протяженіи около 4-хъ верстъ дорога, проложенная по косоугору и поддерживаемая почти на всемъ протяженіи каменными подпорными стѣнками, имѣетъ уклонъ въ среднемъ  $5\%$  и отличается крайней извилистостью съ закругленіями очень небольшихъ—въ 4—5 саж.—радіусовъ.

На одномъ изъ поворотовъ шоссе, на 40 верстѣ, находится Церковь, выстроенная бывш. владѣльцемъ Фороса—Кузнецовымъ. Церковь въ византійскомъ стилѣ очень эффектно поставлена на площадкѣ отдѣльно стоящей скалы. Церковь освящена въ 1892 г. Для осмотра ея желающимъ слѣдуетъ обращаться къ сторожу.



Съ правой стороны отъ церкви спускается дорога въ имѣніе Форось, куда по шоссе 6—7 верстѣ, а тропой 2 версты, и въ имѣнія «Тессели» и «Комперія» (Сарычъ), а также и на Сарычскій маякъ.

Спускъ съ Байдарскихъ воротъ оканчивается на 40 верстѣ небольшимъ тоннелемъ длиной 20 саж.

На 42 верстѣ внизу—имѣнія «Мшатка» и «Ай-Юри».

На 43 верстѣ—«Мелась», на 45—«Мухолатка», «Лемнеизъ» и «Мегалей».

На 41 верстѣ шоссе спускается до отмѣтки 118,46 саж. надъ уровнемъ моря и затѣмъ вновь поднимается до отмѣтки 241,58 с. на 48 верстѣ.

На 43 верстѣ обращаетъ на себя вниманіе съ лѣвой стороны отъ шоссе группа известковыхъ скалъ подъ названіемъ «Кильсебурунъ». Обвалы этихъ скалъ образовали у подножія ихъ хаосъ, заставившій дорогу отклониться вправо, для объѣзда нагроможденныхъ въ безпорядкѣ каменныхъ массивовъ.

На 46 верстѣ, съ лѣвой стороны отъ дороги, близъ столба съ надписью «Мердвенъ» находится горный проходъ черезъ Яйлу—Мердвенъ (лѣстница) или Шайтанъ-Мердвенъ (Чортова лѣстница).

Чтобы увидѣть этотъ проходъ, надо итти по тропѣ въ лѣсъ. Чортова лѣстница представляетъ собою огромныя ступени, вырубленныя въ скалѣ; разстояніе между ступенями довольно значительное и это очень затрудняетъ восхожденіе по «лѣстницѣ», тѣмъ болѣе, что ступени ея обломались и обтерлись. По Мердвену можно не безъ труда проѣхать и верхомъ. Лѣстница имѣетъ около полу-версты въ длину и дѣлаетъ до 50 крутыхъ поворотовъ. Происхожденіе этого замѣчательнаго прохода несомнѣнно относится къ глубочайшей древности. До постройки Южнобережскаго шоссе



Мердвенъ былъ единственнымъ въ этой части Крыма переваломъ черезъ Яйлу.

Самый подъемъ весьма интересенъ, благодаря массѣ красивыхъ видовъ, которые открываются съ разныхъ точекъ по мѣрѣ восхожденія вверхъ. Дорога проходитъ среди прекраснаго буковаго лѣса, изобилующаго лѣсными цвѣтами, зелеными лугами и проч.

На вершинѣ Яйлы, на которую выходитъ Мердвенъ, тропинки развѣтвляются: одна ведетъ къ д. Байдары, а другая—къ д. Скели.

Изъ глубины Байдарской долины на Южный берегъ ближе пройти Мердвенемъ, чѣмъ черезъ Байдарскія ворота.

За поворотомъ на Чортову лѣстницу у шоссе расположено имѣніе Мердвенъ, нынѣ принадлежащее г. Ковако.

За Мердвенемъ дорога, достигнувъ наивысшей отмѣтки 241 саж. надъ уровнемъ моря, начинаетъ постепенно снижаться до 53 версты. Затѣмъ, послѣ длиннаго пологого подъема до д. Лименъ на 58 верстѣ начинается постепенный спускъ къ Ялтѣ, нарушаемый только отдѣльными короткими переломами профиля.

На 50 верстѣ внизу подъ шоссе находятся имѣнія верхній и нижній Кастрополь; спускъ къ этимъ имѣніямъ съ казеннаго шоссе начинается у Кучукъ-койской шоссейной казармы, названной такъ по имени д. «Кучукъ-Кой», находящейся на склонѣ горы подъ упомянутой казармой.

Въ концѣ 18 столѣтія въ мѣстности, гдѣ находится д. «Кучукъ-Кой» произошли страшные обвалы, унесшіе въ море часть селенія \*).

---

\*) Приводимое ниже описаніе этой катастрофы сдѣлано англійскимъ путешественникомъ Палласомъ.



Обвалъ начался 10 февраля 1786 года тѣмъ, что въ почвѣ появились трещины, постепенно увеличившіяся; въ нихъ исчезла протекавшая здѣсь рѣчка, на которой стояли двѣ мельницы. Черезъ два дня вся окрестная мѣстность, почти 2 версты въ длину и 1 версту въ ширину, сползла въ море. Главный обвалъ произошелъ въ полночь и сопровождался сильнымъ грохотомъ и трескомъ; земля продолжала двигаться и обваливаться до 28 февраля; въ этотъ день чувствовались два подземныхъ удара, при чемъ исчезнувшая рѣчка снова появилась. При этой катастрофѣ погибло 16 татарскихъ домовъ, 15 садовъ и нѣскольکو участковъ обработанной земли. Жители спаслись, перейдя со скотомъ и имуществомъ въ деревню Кекенеизъ.

Причиной обвала слѣдуетъ считать размываніе почвы подземными ключами. Только  $\frac{1}{4}$  или  $\frac{1}{3}$  южнаго склона горной гряды, считая сверху, образуютъ известняки, отчасти песчаники, или известковистые конгломераты; остальная часть берегового склона до уровня моря состоитъ изъ цвѣтнаго глинистаго сланца, лишь въ немногихъ мѣстахъ прорваннаго кристаллическими изверженными породами или прикрытаго горами обваловъ. Долго размываемый по трещинамъ подземными ключами сланецъ способенъ дать весьма подвижную полужидкую глину, обуславливающую сползаніе выдѣленнаго трещинами массива по размытой наклонной плоскости.

По преданію крымскихъ старожиловъ-грековъ, сохранившихъ воспоминаніе объ описанной выше катастрофѣ, въ обрушившейся деревнѣ находились остатки нѣсколькихъ большихъ каменныхъ древнихъ строеній—какой-то домъ, окруженный стѣною, въ видѣ замка, около котораго стояли башня и остатки двухъ



христианскихъ церквей. Все это было снесено обваломъ.

На 55 верстѣ на самомъ шоссе находится татарская деревня «Кекенеизъ», въ которой имѣются фруктовыя лавки, кофейни, постоянный дворъ, почтовая станція и почтово-телеграфное отдѣленіе.

За д. «Кекенеизъ», есть крутая тропа на Яйлу—Эскибогазъ (старый проходъ), по которому можно проѣхать на сѣверную сторону Яйлы, въ Байдарскую долину и въ д. «Коккозъ».

Это ущелье въ древности было защищено укрѣпленіями, воздвигнутыми на отдѣльно стоящихъ скалахъ, и стѣною. За деревней внизу виднѣется мысъ «Кекенеизъ», глубоко вдавшійся въ море.

На 55 верстѣ обращаетъ на себя вниманіе мѣстность, покрытая, на протяженіи около 100 саж. по шоссе, многочисленными трещинами и провалами, съ весьма характерными слѣдами оползней и сдвиговъ. Самое шоссе, въ предѣлахъ этихъ оползней, отличается крайней неустойчивостью, подвергается постояннымъ осадкамъ и вслѣдствіе этого имѣетъ нѣсколько волнообразную поверхность.

Борьба съ оползнями, представляющими характерное явленіе Южнаго берега Крыма, чрезвычайно трудна, такъ какъ причина ихъ лежитъ въ дѣйствиіи подземной воды на массу измельченной растрескавшейся породы сланца (шифера), который, будучи пропитанъ этой водою, движется на подобіе земляной рѣки по направленію къ морю по руслу изъ твердыхъ материковыхъ породъ. Глубина ползущей шиферной массы доходитъ до 16 саж.

Министерство Путей Сообщенія въ настоящее время производитъ подробныя геологическія изслѣдованія оползней въ предѣлахъ Южнобережскаго



шоссе, съ цѣлью устраненія вреднаго вліянія ихъ на полотно шоссе.

Далѣе, на 58 верстѣ расположено имѣніе «Кацивели», и деревни верхняя и нижняя «Лимены», принадлежащія Филиберу.

За Лименами шоссе прорѣзаетъ мѣстность, покрытую живописнымъ хаосомъ скалъ, спускающихся до самаго моря.

Начиная отъ Лименъ, становится особенно замѣтнымъ обиліе воды, стекающей въ видѣ ручьевъ и горныхъ потоковъ со склона Яйлы.

Верблюдообразный кряжъ (Кошка) отдѣляетъ Лимены отъ расположеннаго на берегу моря курорта Симеиза.

Передъ Симеизомъ виднѣется отдѣлившаяся отъ берега красивая скала «Диво», а на берегу моря, — мѣстность «Ай-Панда» и «Новый Симеизъ».

Дорога въ Симеизъ отвѣтвляется справа отъ шоссе на 60 верстѣ.

Такимъ же свойствомъ почвы, какъ описанные выше оползни на 51 и 55 верстахъ, отличается и мѣстность, прорѣзаемая шоссейной дорогой на 62 верстѣ, гдѣ это проявляется въ не менѣе грандіозныхъ размѣрахъ.

Внезапныя осадки полотна достигаютъ временами 1—1<sup>1/2</sup> аршина.

Никакой возможности обойти мѣстность, подверженную оползнямъ, нѣтъ, такъ какъ послѣдніе простираются отъ подошвы горъ до самаго моря.

Мысь «Курты-Бурунъ» отдѣляетъ Симеизъ отъ Алупки, на которую открывается видъ съ 64 версты шоссе.

Не доѣзжая 2 верстѣ до Алупки, съ правой стороны шоссе по склону берега расположено большое



имѣніе Алупка-Сара, спускающееся къ самому морю и покрытое въ настоящее время, благодаря распро- дажѣ имѣнія по отдѣльнымъ участкамъ, большимъ количествомъ красивыхъ дачъ.

Въ серединѣ Алупки-Сары виднѣется большое зданіе Синодальной Санаторіи для больныхъ духов- наго вѣдомства. Начиная отъ Алупки-Сары, мѣст- ность по направленію къ Ялтѣ замѣтно становится все болѣе заселенной и культурной. По обѣ стороны дороги находятся застроенные участки, виноградники, дачи.

На 65 верстѣ шоссе проходитъ черезъ верхнюю Алупку, строенія которой очень суживаютъ и стѣ- сняютъ проѣздъ по шоссе, имѣющему въ этомъ районѣ очень большое, не только транзитное, но и мѣстное дачное движеніе.

Тѣ же неудобства вслѣдствіе узкости дороги, испы- тываются движеніемъ, особенно автомобильнымъ, и далѣе въ другихъ населенныхъ мѣстахъ, которыя пе- ресѣкаетъ Южнобережское шоссе. Въ настоящее время, въ виду не произведеннаго своевременно при постройкѣ дороги отчужденія необходимой полосы, исправленіе указаннаго недостатка очень трудно, такъ какъ связано съ дорого стоящимъ пріобрѣтеніемъ не только куль- турныхъ земель, но и строеній (стоимость земельныхъ участковъ на всей заселенной части побережья расцѣ- нивается съ квадратной сажени, а не подесятинно).

При подъѣздѣ къ Алупкѣ, внизу подъ шоссе виднѣется замѣчательный дворецъ владѣльца Алупки Графа Воронцова-Дашкова, построенный изъ зеленаго діорита въ готическомъ стилѣ, весь покрытый вьющи- мися растеніями, розами и глициніями, особенно эффектными весной во время цвѣтенія. Непосред- ственно надъ дворцомъ находится знаменитый «хаосъ»,



почти доходящій до шоссе, а выше надъ Алупкой возвышаются рельефно вырисовывающіяся на фонѣ неба зубцы Ай-Петри, одной изъ самыхъ высокихъ горъ Крыма.

Непосредственно къ Алупкѣ прилегаетъ со стороны Ялты другое большое маіоратное имѣніе Мисхоръ, принадлежащее княгинѣ Долгорукой.

Селеніе Верхній Мисхоръ съ почтовой станціей находится на 67 верстѣ по шоссе. За Мисхоромъ непосредственно слѣдуютъ селенія «Кореизъ» (69 в.) съ почтово-телеграфнымъ отдѣленіемъ и телефонной станціей и далѣе на 70 верстѣ селеніе Гаспра. За Гаспрой съ правой стороны расположено имѣніе Великаго Князя Александра Михайловича «Ай-Тодоръ». Съ короткаго Ай-Тодорскаго перевала, отстоящаго отъ Ялты въ  $8\frac{1}{2}$  верстахъ, открывается видъ на Ялту, «Аю-Дагъ» (Медвѣдь гора) и далѣе на туманныя Судакскія и Коктебельскія горы.

На 74 верстѣ отъ Южнобережскаго шоссе вправо отвѣтвляется внизъ Нижне-Алупское шоссе, принадлежащее вѣдомству Путей Сообщенія. Общее протяженіе этого шоссе  $8\frac{1}{2}$  верстѣ; въ верхней своей части оно пролегаетъ по виноградникамъ имѣнія ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА «Оріанда», далѣе же пересѣкаетъ слѣдующія владѣнія: имѣніе ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА «Курпаты», имѣніе Великаго Князя Александра Михайловича—«Ай-Тодоръ», имѣніе Великаго Князя Димитрія Константиновича—«Кичкинэ», имѣніе Великаго Князя Георгія Михайловича—«Хараксъ», имѣніе Великаго Князя Николая Николаевича «Чаиръ» и имѣніе Великаго Князя Петра Николаевича «Дюльберъ».

Продолженіемъ Нижне-Алупскаго шоссе служатъ частныя дороги имѣній, «Олеизъ» (Токмакова), Мис-



хора и Алупки, откуда селеніемъ можно подняться къ Верхней Алупкѣ и выѣхать на 65 версту Южнобережскаго шоссе.

Къ имѣнію «Оріанда» прилегаетъ непосредственно Удѣльное имѣніе «Ливадія», служащее мѣстомъ пребыванія Императорской Фамиліи.

Начало Ливадіи обозначено съ двухъ сторонъ съ лѣвой стороны дороги каменными столбами съ золотымъ орломъ и надписью «Ливадія». Выше дороги надъ Оріандой и Ливадіей находится Удѣльное имѣніе «Эрекликъ», съ вѣздомъ въ него на 76 верстѣ; въ имѣніи этомъ находится прекрасно оборудованная молочная ферма для нуждъ Высочайшаго Двора.

На 77 верстѣ, противъ Царскаго гаража отъ шоссе влево отходить поднимающееся въ гору Ялта-Бахчисарайское шоссе. Это шоссе переваливаетъ черезъ Яйлу и, затѣмъ по выходѣ изъ долины рѣкъ Коккозъ и Бельбекъ, соединяется на 69 верстѣ съ Симферополь-Севастопольскимъ шоссе въ разстояніи 6 верстѣ отъ г. Бахчисарая.

Ялта-Бахчисарайское шоссе служитъ однимъ изъ излюбленныхъ мѣстъ для прогулокъ туристовъ, отправляющихся на водопадъ «Учанъ-Су» (въ 8 верстахъ отъ Ялты) и на гору «Ай-Петри».

При проѣздѣ вдоль Ореанды и Ливадіи съ дороги видны дворцы, дворцовыя постройки, оранжереи, цвѣтники, электрическая станція, Ливадійская Церковь (у самаго шоссе на 77 верстѣ), Императорскій гаражъ, казармы и пр. службы. Въ общемъ по Оріандѣ и Ливадіи шоссе тянется на протяженіи болѣе 4 верстѣ, оканчиваясь у Главныхъ Ливадійскихъ Воротъ, и, затѣмъ, на 79 верстѣ вступаетъ въ черту г. Ялты.

Въ предѣлахъ Ялты Южнобережское шоссе имѣетъ протяженіе около 4 верстѣ, пролегая по Николаевской



улицѣ до Ливадійскаго моста, перекрывающаго р. «Учанъ-Су», затѣмъ, по Набережной улицѣ до моста черезъ р. «Дерекой» (или Гува) и далѣе по улицамъ Бульварной (до поворота въ Портъ) и Симферопольской, вдоль владѣнія графа Мордвинова до Бассейной улицы.

Отъ 82 до 86 версты шоссе идетъ пологимъ подъемомъ вдоль Удѣльнаго имѣнія «Массандра». Последнее отличается своимъ замѣчательнымъ паркомъ. Благодаря близости къ Ялтѣ, Массандровскій паркъ служитъ однимъ изъ наиболѣе привлекательныхъ мѣстъ для прогулокъ.

На 85 верстѣ влево отъ шоссе отвѣтвляется шоссе сированная дорога, ведущая въ Казенное Лѣсничество и далѣе мимо такъ называемаго «Краснаго Камня» (на карнизѣ Яйлинскаго плоскогорья) въ Косьмо-Даміановскій монастырь.

Дорога отъ Лѣсничества до Косьмодаміановскаго монастыря, носящая названіе «Романовской», закончена постройкой въ 1913 году на средства частью Удѣловъ, частью Главнаго Управленія Земледѣлія и Землеустройства, въ вѣдѣніи коего состоитъ и въ настоящее время. Она чрезвычайно живописно трассирована и изобилуетъ рѣдкими по красотѣ картинами, особенно съ высоты Яйлинскаго плоскогорья.

На 86 верстѣ (противъ верстового столба) находятся двое воротъ, изъ которыхъ одни (съ лѣвой стороны) ведутъ въ Верхнюю Массандру и къ Дворцу, а нижнія (съ правой стороны),—въ среднюю и нижнюю Массандру.

За Массандрой до деревни «Никита» на 89 верстѣ, въ мѣстности, носящей общее названіе «Магарачь», расположенъ рядъ подгороднихъ имѣній и дачъ. Нѣкоторыя изъ нихъ очень обширны и цѣнны своими



виноградниками, на примѣръ, «Селямъ»—графа Орлова-Давыдова, «Позилипно»—Журавлева, «Наташино»—Пестерева и др.

Отъ деревни «Никита» дорога ведетъ въ Императорскій Никитскій Садъ, въ который можно проѣхать изъ Ялты также и нижней береговой дорогой, служащей продолженіемъ Верхне-Массандрской улицы. Последняя дорога короче верхней, имѣя протяженіе около 7 верстъ.

За деревней «Никита» начинается Удѣльное имѣніе—«Ай-Даниль», одно изъ обширнѣйшихъ на Южномъ берегу Крыма, съ 500 дес. земли и обширными виноградниками.

Имѣніе раньше принадлежало князю Воронцову, который и организовалъ здѣсь въ 30 годахъ большое виноградное хозяйство, значительно расширенное затѣмъ Удѣльнымъ вѣдомствомъ. Въ «Ай-Даниль» культивируются самые дорогіе сорта винограда. Вино изъ айданильскаго подвала направляется въ главные массандровскіе подвалы, откуда уже поступаетъ въ продажу.

На 92 верстѣ находится съ лѣвой стороны дороги шоссейная казарма и нѣсколько саженой далѣе справа почтовая станція.

За имѣніемъ «Ай-Даниль» на 94 верстѣ находятся справа ворота, ведущія въ деревню и курортъ «Гурзуфъ».

Съ дороги открывается прекрасный видъ на деревню «Гурзуфъ» съ ея красивой мечетью, на торчащія изъ воды скалы (Одаларъ), на гору Аю-Дагъ (Медвѣдь-гора), и на ласкающія глазъ зеленюю своихъ парковъ имѣнія Суунъ-Су, Артакъ и др.

На 95 верстѣ шоссе спускается къ желѣзному Гурзуфскому мосту, перекинутому черезъ р. Авунду, которая впадаетъ въ море около курорта Гурзуфъ.



Берега оврага, по которому протекаетъ р. Авунда, особенно съ Ялтинской стороны, отличаются крайней неустойчивостью вслѣдствіе разрушительной работы подземныхъ водъ, и въ своемъ движеніи берегъ оврага увлекаетъ Ялтинскій устой Гурзуфскаго моста.

Ввиду сложности мѣръ, требующихся для предотвращенія сдвиговъ почвы, въ настоящее время Вѣдомству Путей Сообщенія приходится пока ограничиваться временными мѣрами для предупрежденія моста отъ разрушенія.

За Гурзуфскимъ мостомъ съ правой стороны находится дорога въ имѣніе «Буюрнусъ» съ красивымъ, бѣлѣющимъ среди кипарисовъ, домомъ.

На 96 верстѣ отъ шоссе спускается внизъ дорога въ имѣніе «Болгатуръ» (Бекетова), извѣстное винодѣліемъ, и далѣе въ курортъ «Суукъ-Су».

На 98 верстѣ находится небольшая деревня «Кизильташъ».

На 103 верстѣ съ правой стороны виднѣется діоритовая скала «Куркулетъ», отдѣленная отъ шоссе хорошей дорогой, протяженіемъ около  $1/2$  версты, ведущей къ каменоломнѣ. Въ послѣдней находится принадлежащая вѣдомству путей сообщенія камнедробилка для заготовки щебня съ необходимыми приспособленіями для сортировки щебня, а также для подачи камня къ машинѣ съ вершины горы, гдѣ производится ломка камня.

Въ томъ Куркулетскомъ карьерѣ производится ломка и обтеска штучнаго камня для промышленныхъ цѣлей, кубиковъ для мостовой, лѣстничныхъ ступеней, бордюровъ и даже памятниковъ.

На 104 верстѣ находится маленькая деревня «Дегерменкой», на 109 верстѣ деревня «Кучукъ-Ламбать», откуда дорога отвѣтвляется въ Удѣльное имѣніе того



же названія и въ имѣніе кн. Тарханъ - Мауровой съ очень красивымъ замкомъ, стоящимъ на скалѣ у берега моря.

На 110 верстѣ находится большое селеніе «Біюкъ Ламбать» съ конной почтовой станціей и почтово-телеграфной конторой.

Отъ деревни «Біюкъ-Ламбать» отходитъ дорога, спускающаяся въ им. Карабахъ и Саяни.

Поднимаясь за «Біюкъ-Ламбатомъ» все выше до 114 версты, шоссе достигаетъ перевальной точки (167,15 саж. надъ уровнемъ моря), откуда начинается непрерывный спускъ къ Алуштѣ.

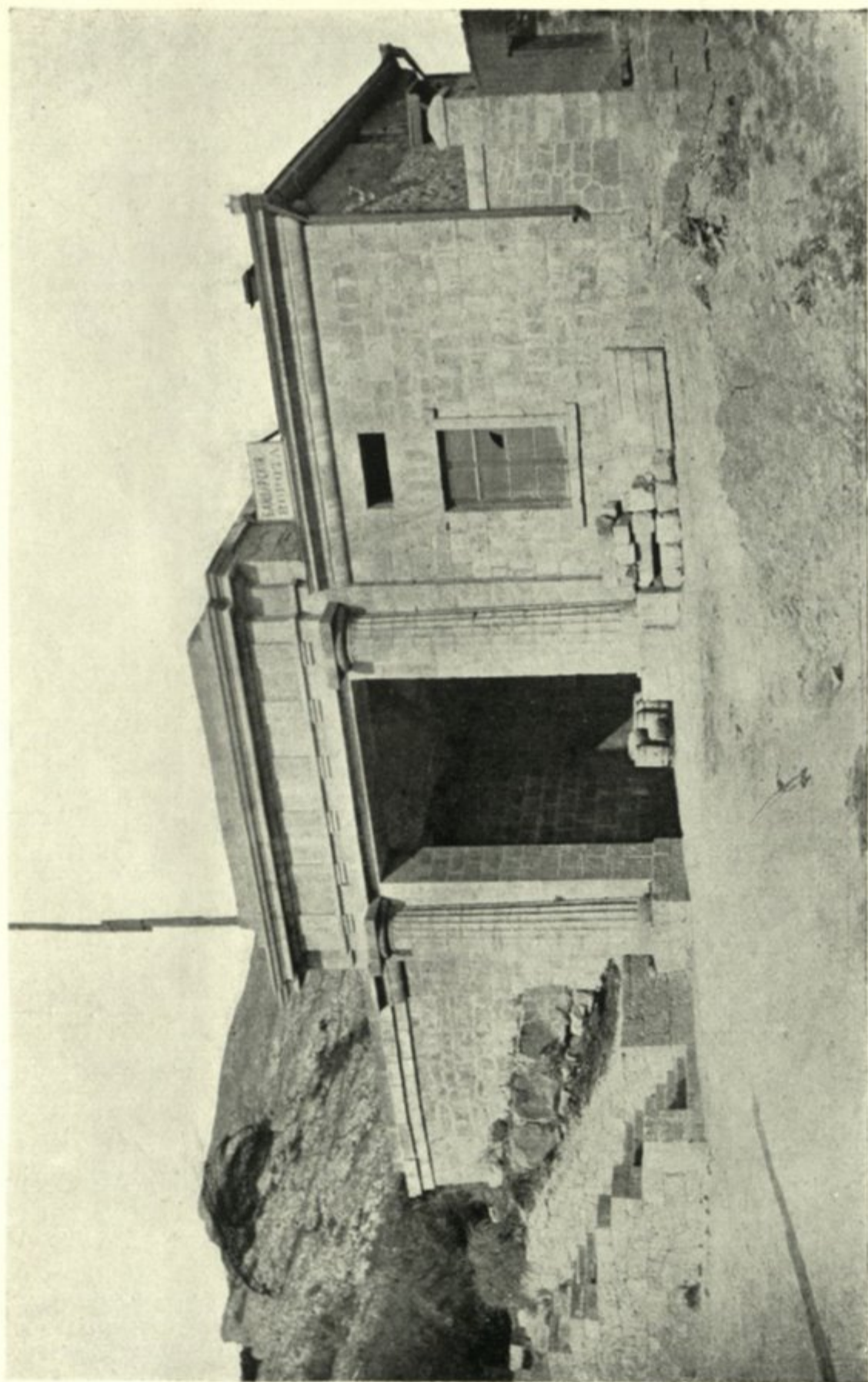
На 114 верстѣ шоссе обходитъ съ правой стороны гору «Кастель», славящуюся прекрасными діоритовыми ломками, пока, къ сожалѣнію, очень мало разрабатываемыми, вслѣдствіе трудности, изъ-за отсутствія удобныхъ дорогъ, вывоза оттуда камня.

У самага вѣзда въ г. Алушту при спускѣ на набережную отвѣтвляется отъ шоссе, съ правой стороны его, дорога въ дачное мѣсто, называемое «Профессорскій уголокъ». Дорога къ нему идетъ по небольшой дамбѣ, устроенной вдоль пляжа, длиной около 1 версты.

Пройдя по Набережной, представляющей наиболѣе оживленное мѣсто г. Алушты, Южнобережское шоссе заворачиваетъ влѣво и послѣ короткаго подъема подходитъ къ конно-почтовой станціи, отъ которой начинается уже Алушта-Симферопольское шоссе.



ЮЖНОБЕРЕЖНОЕ ШОССЕ.



1. Байдарскія ворта на 37 верстѣ.



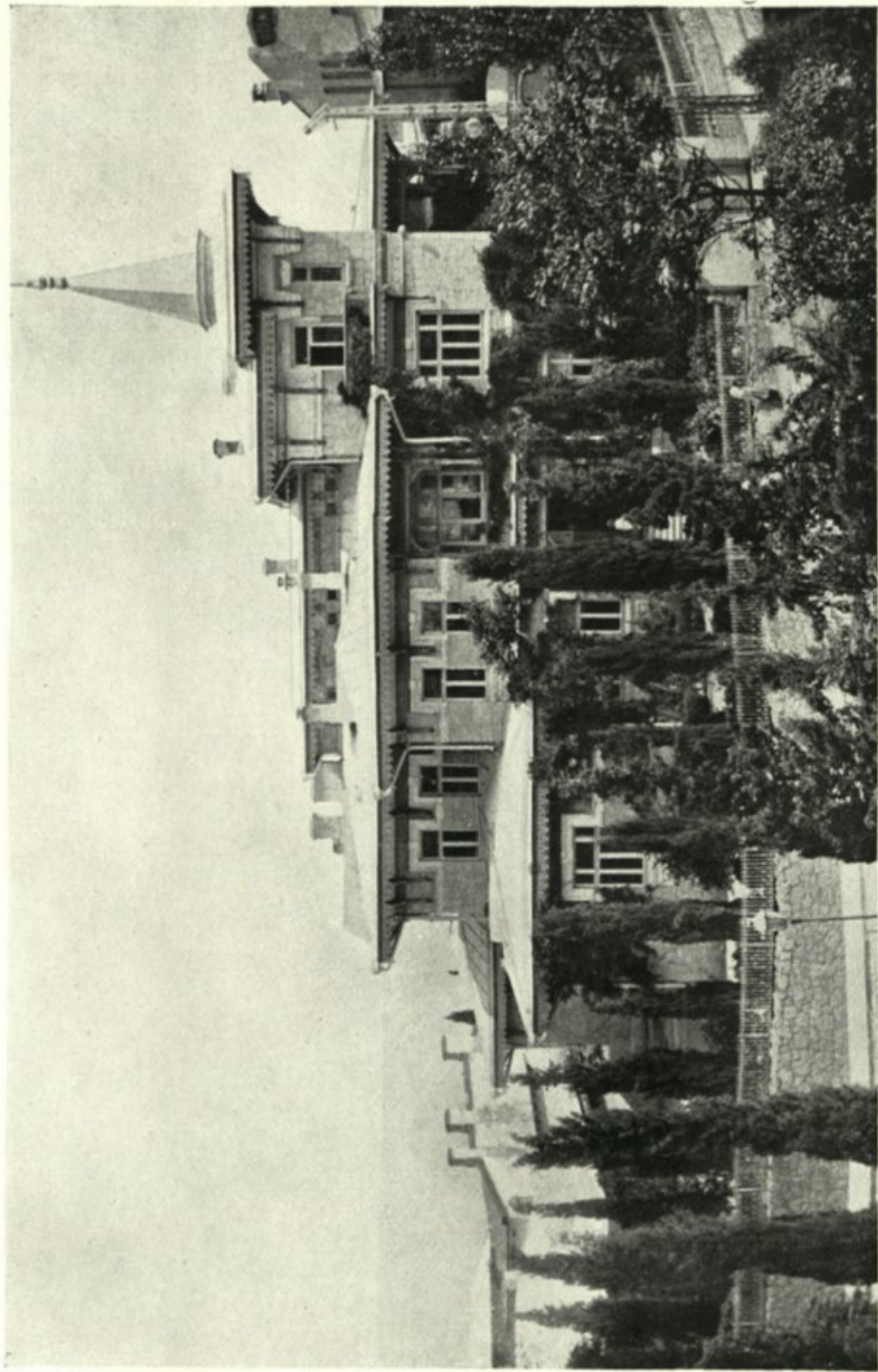
ЮЖНОБЕРЕЖНОЕ ШОССЕ.



2. Место оползней на 62-й версты.



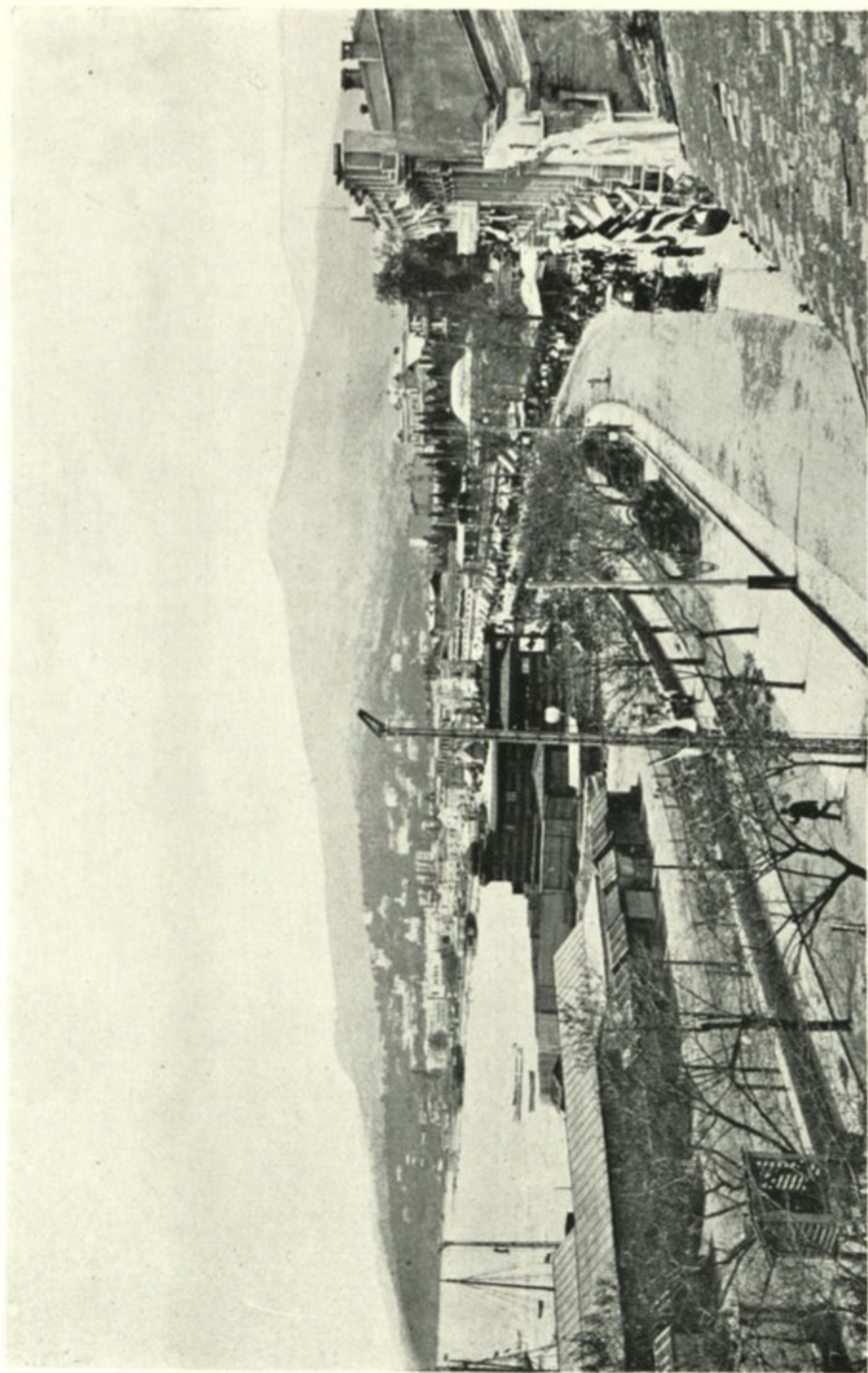
ЮЖНОБЕРЕЖНОЕ ШОССЕ.



3. Домъ М. П. С. въ г. Ялтѣ.



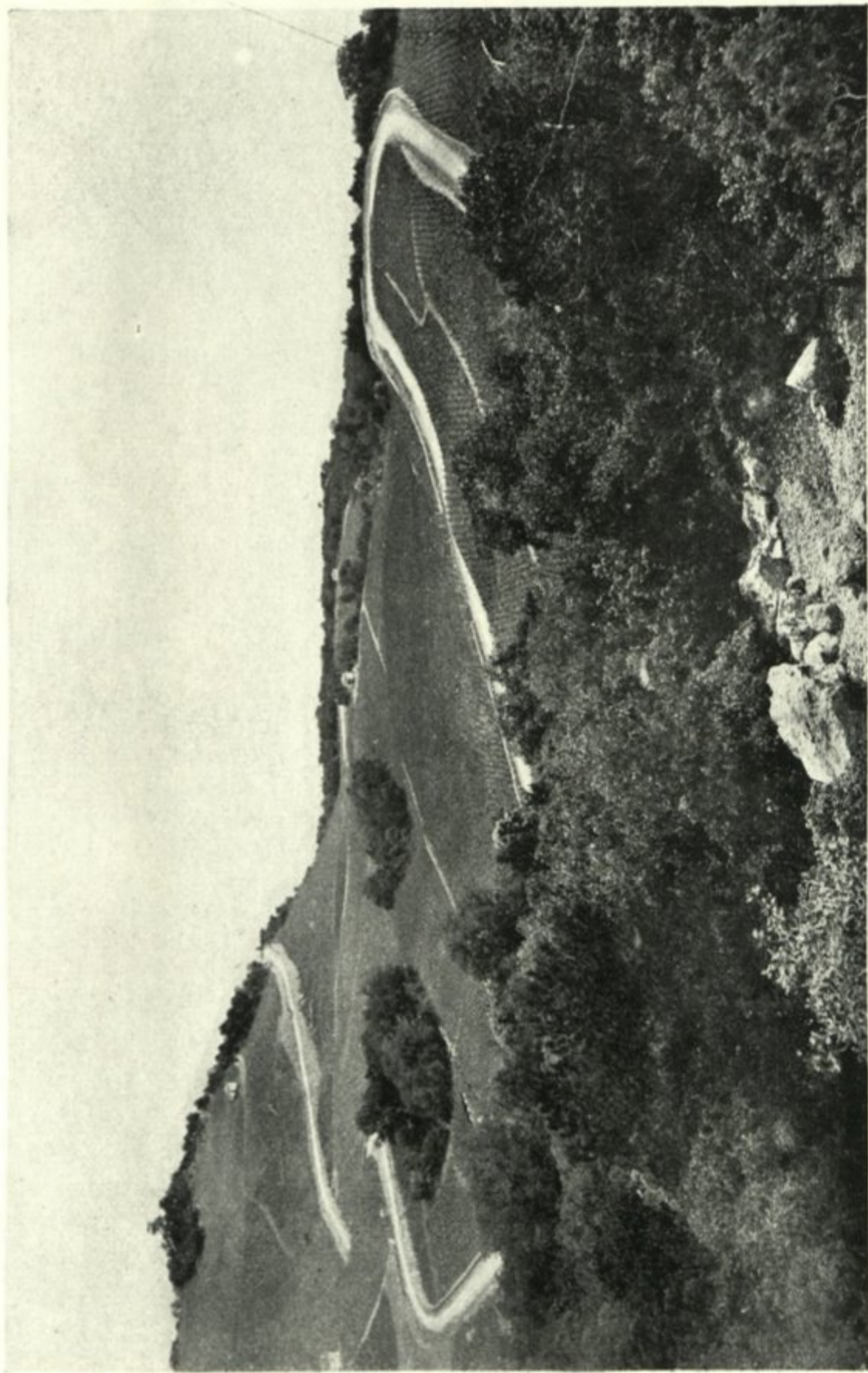
ЮЖНОБЕРЕЖНОЕ ШОССЕ.



4. Набережная г. Ялты на 81 верстѣ.



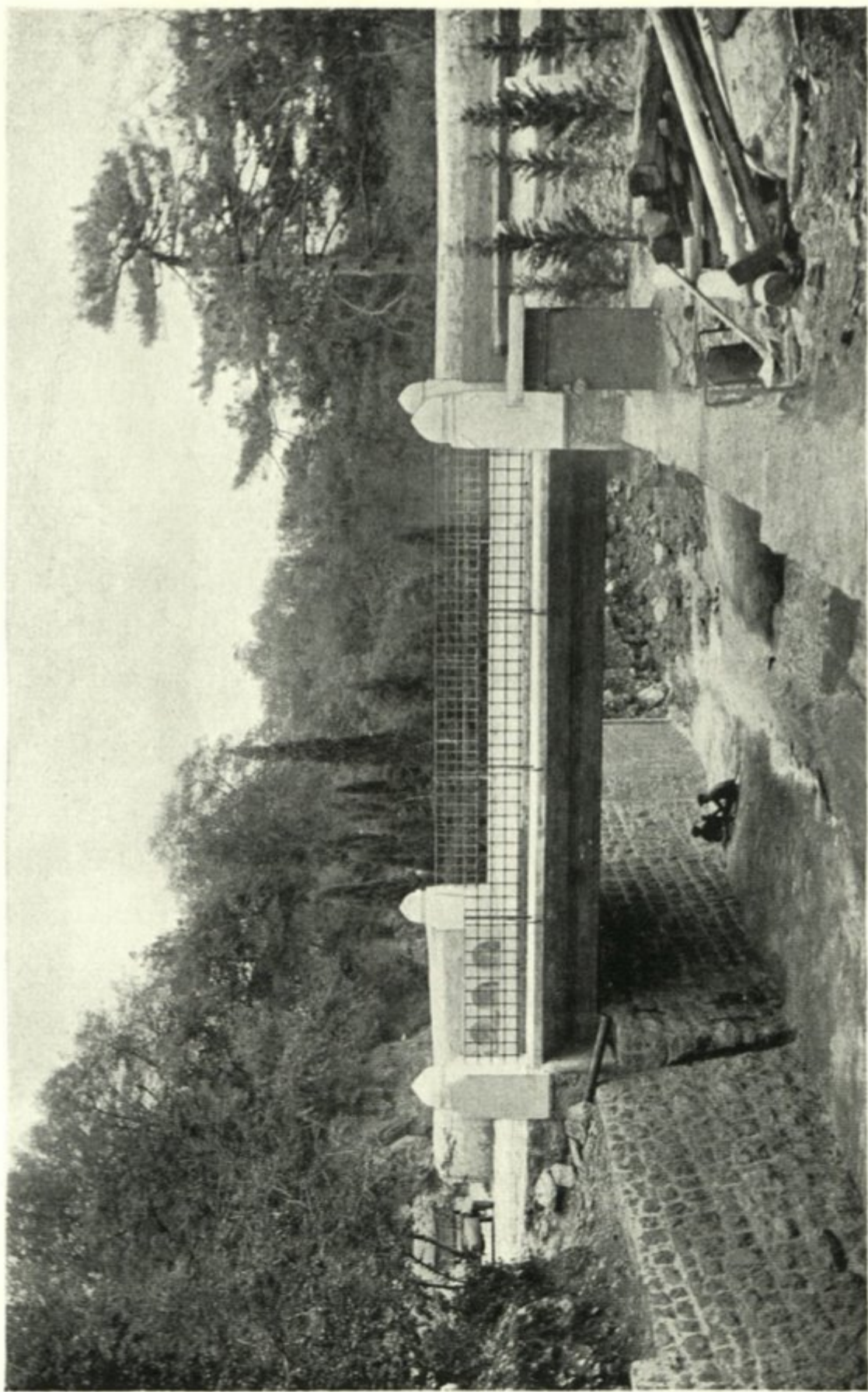
НИЖНЕ-АЛУПСКОЕ ШОССЕ.



5. Видъ шоссе на 1-й и 2-й вер.



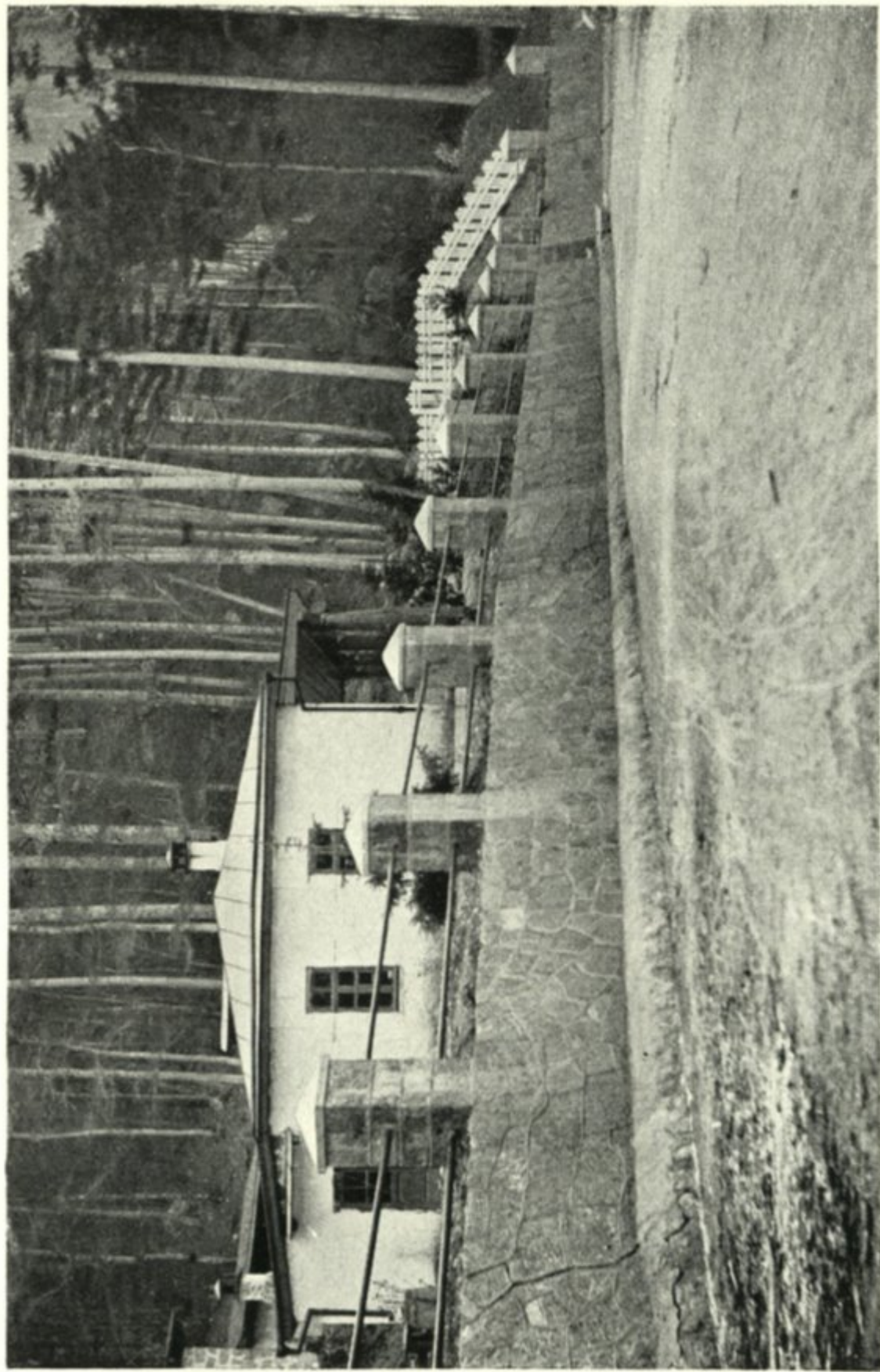
НИЖНЕ-АЛУПСКОЕ ШОССЕ.



6. Дюльберский мостъ отв. 3,5 саж.



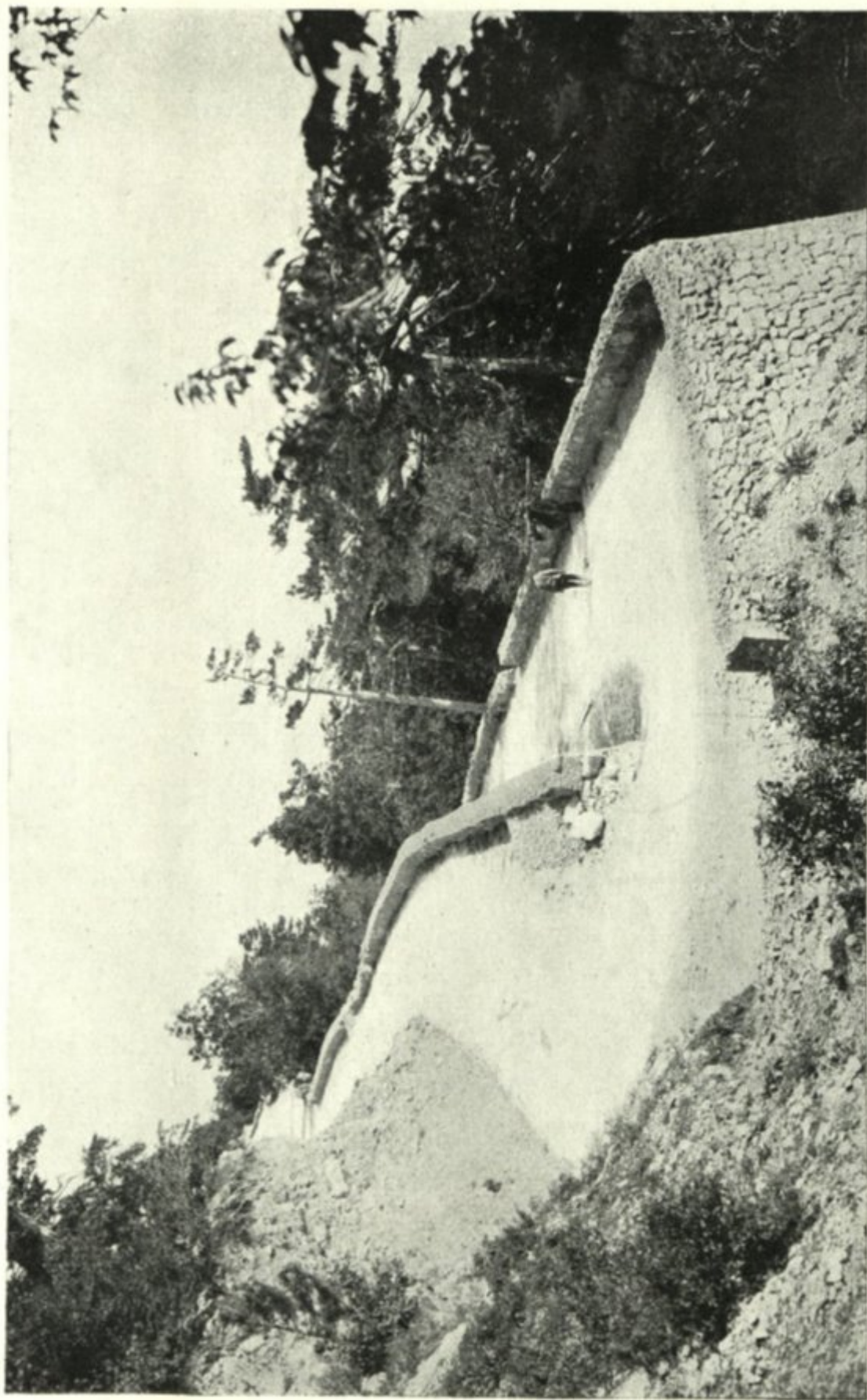
ЯЛТА—БАХЧИСАРАЙСКОЕ ШОССЕ.



7. Казарма Учанъ-Су на 7-й верстѣ.



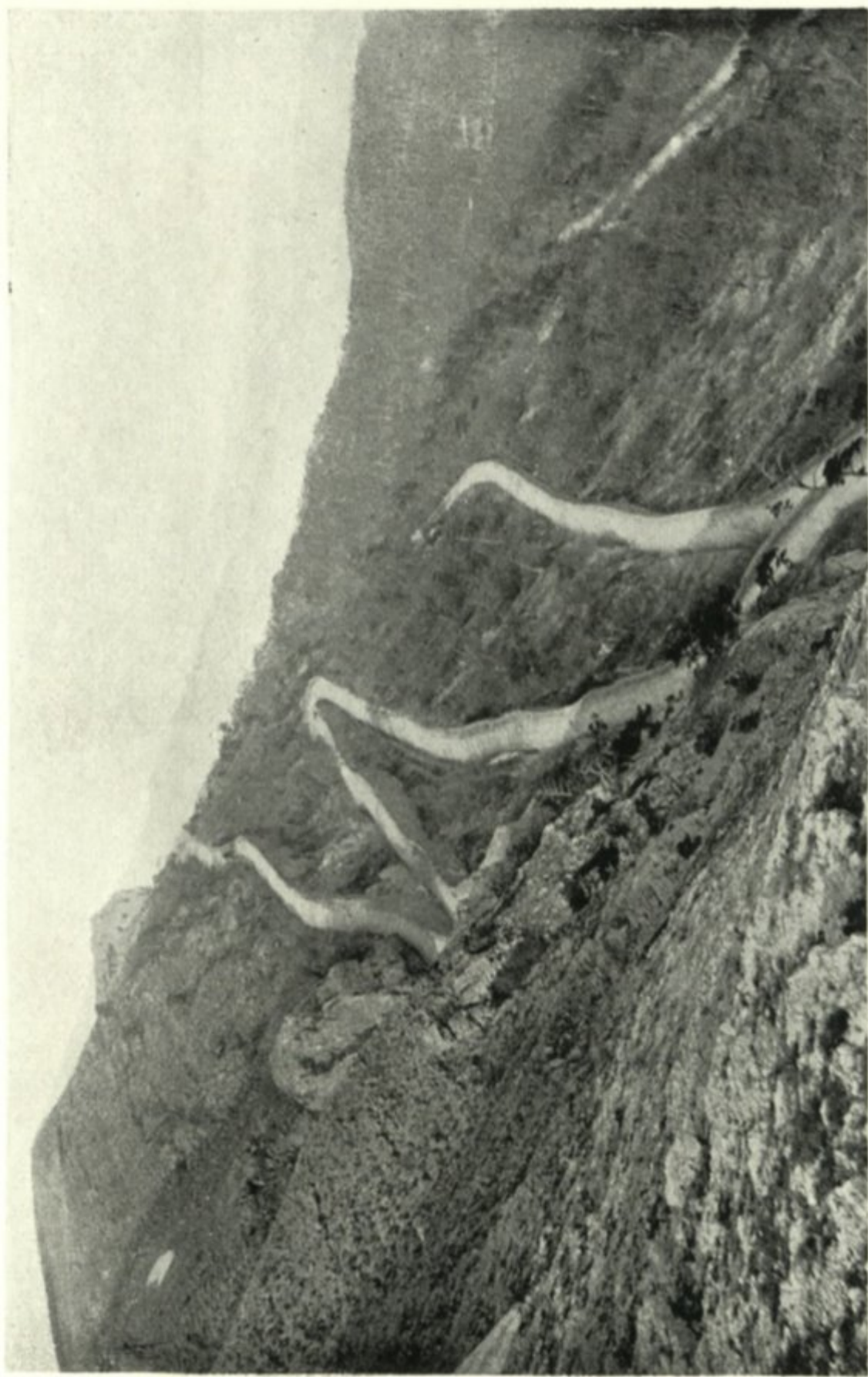
ЯЛТА—БАХЧИСАРАЙСКОЕ ШОССЕ.



8. Поворотъ при подъемѣ на Яйлу на 21 верстѣ.



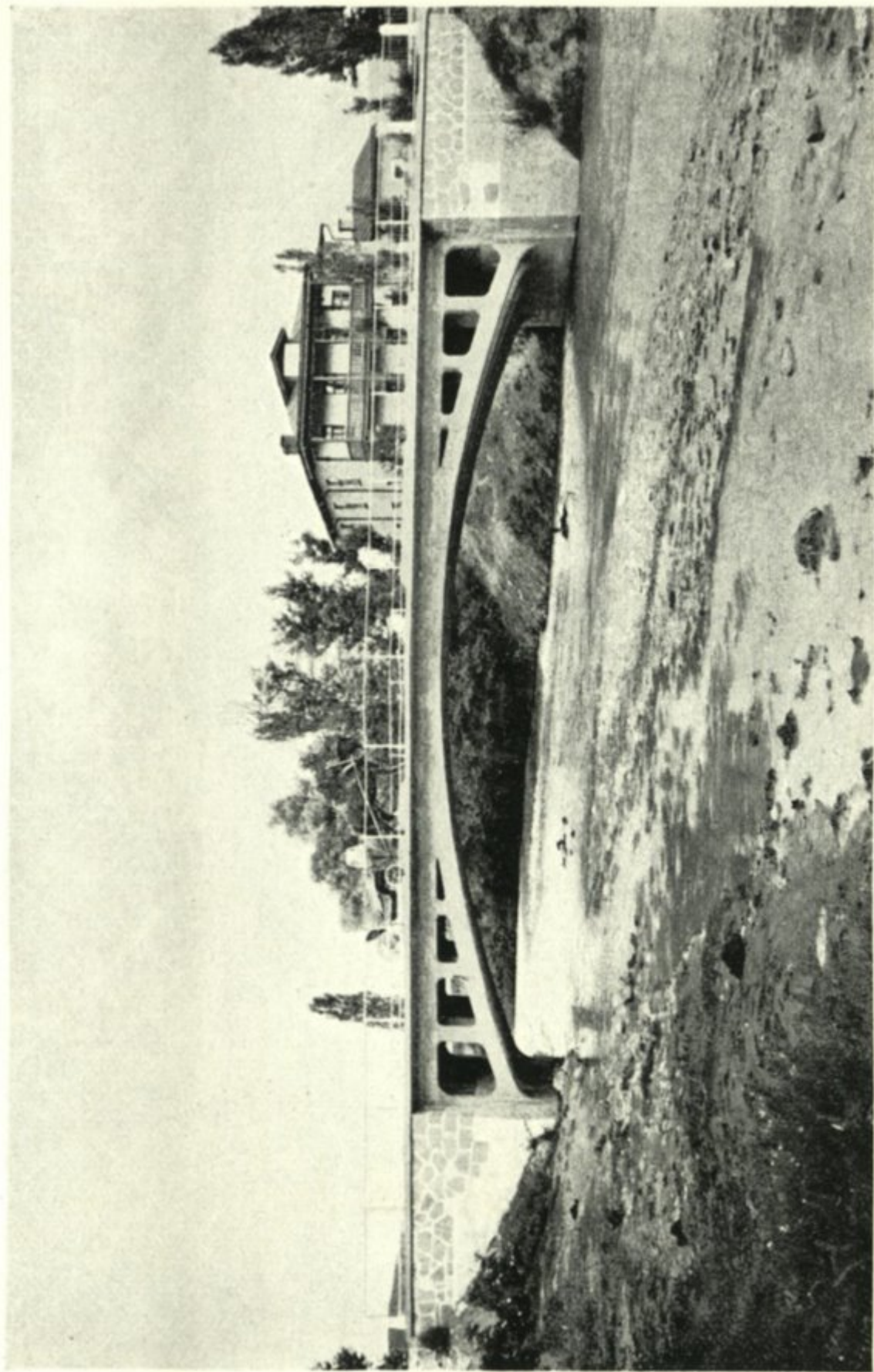
ЯЛТА—БАХЧИСАРАЙСКОЕ ШОССЕ.



9. Видъ шоссе на 20 и 21 верстѣ.



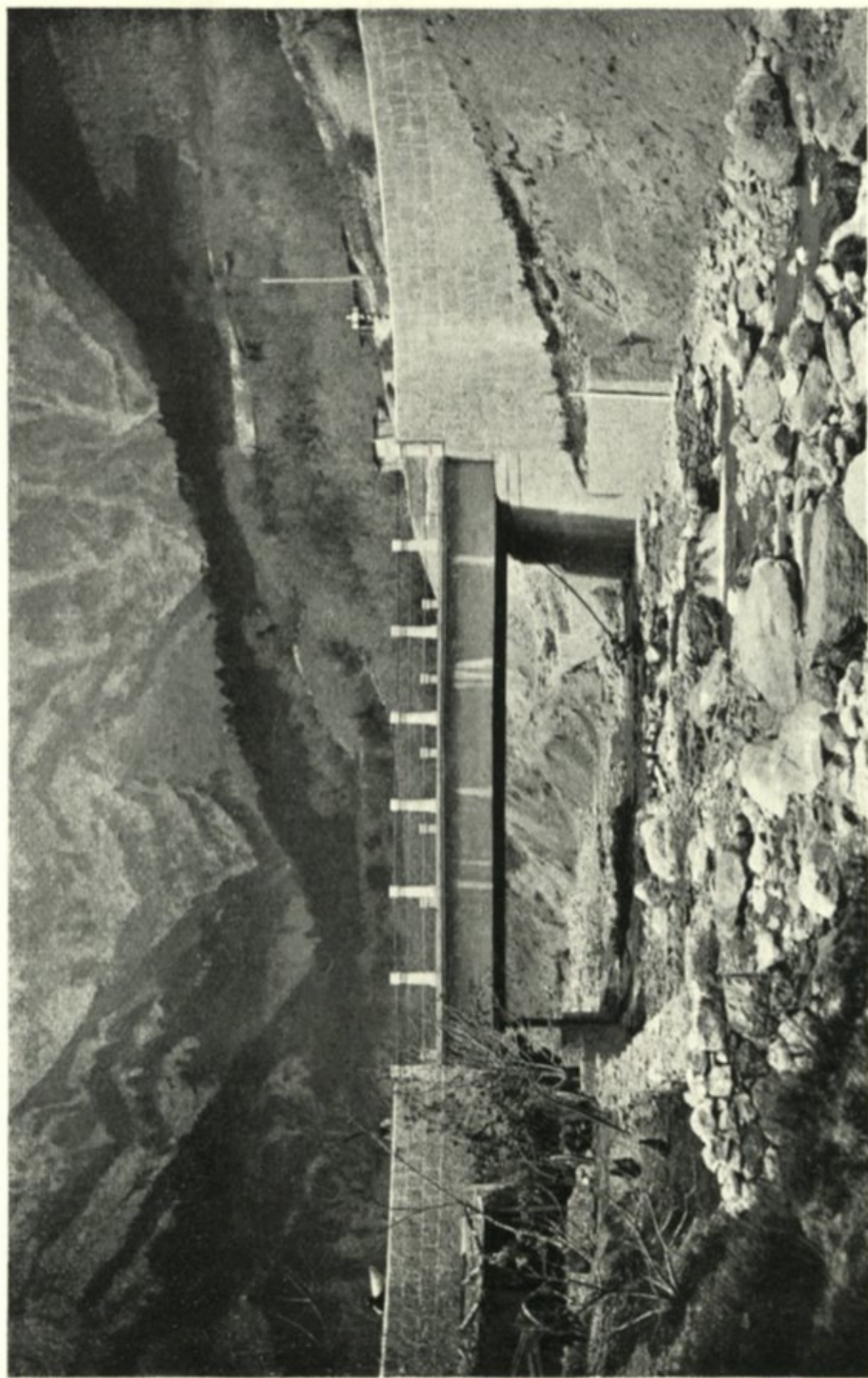
ЯЛТА—БАХЧИСАРАЙСКОЕ ШОССЕ.



10. Жельзобетонный мостъ отв. 6 саж. на 48 верстѣ.



ИСАРСКОЕ ШОССЕ.

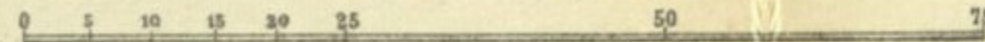


12. Мостъ отв. 6 саж. черезъ р. Учанъ-Су.



# СБОРНАЯ ТАБЛИЦА Крымскихъ шоссе Киевскаго Округа П. С.

Масштабъ 25 вер. въ дм.



- Казенныя шоссеиныя дороги Вѣдомства П. С.
- - - Мѣстныхъ шоссеиныхъ дорогъ.
- " — грунтовыхъ дорогъ, доступныхъ для проѣзда автомобиля

Картогр. зав. А. Ульяна П. Г.  
Пряжка 5





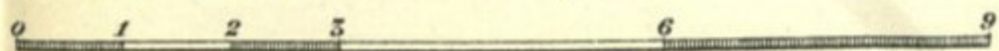
5.

— Казенныя шоссе и дороги Вѣдомства П.С.  
 - - - Мѣстныя шоссе и дороги  
 — — — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

● — Нагаля и конегл. пункты перегоновъ  
 | — Версты (черезъ 10 вер.)

2.

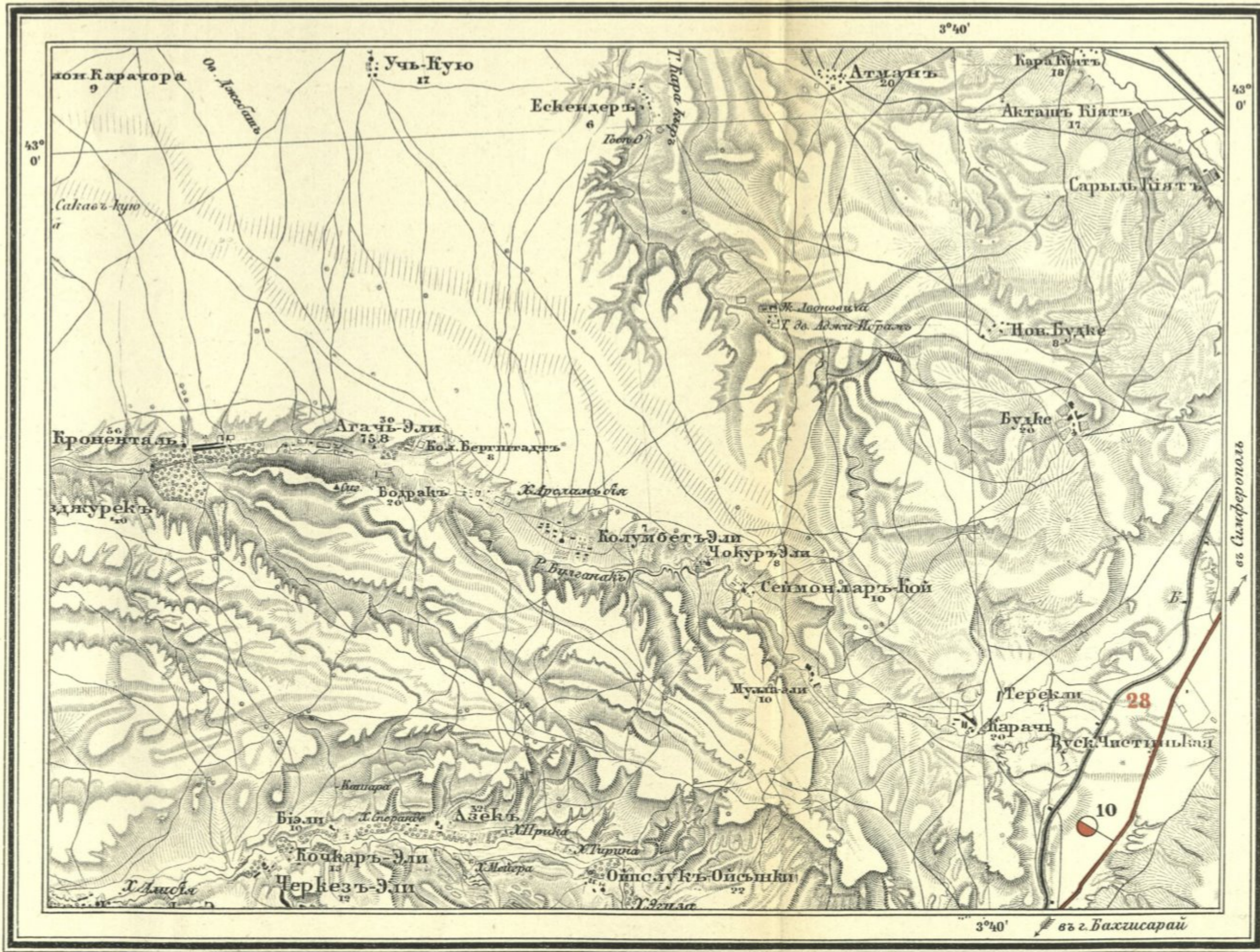
Масштабъ 5 вер. въ д.м.




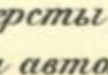








8.

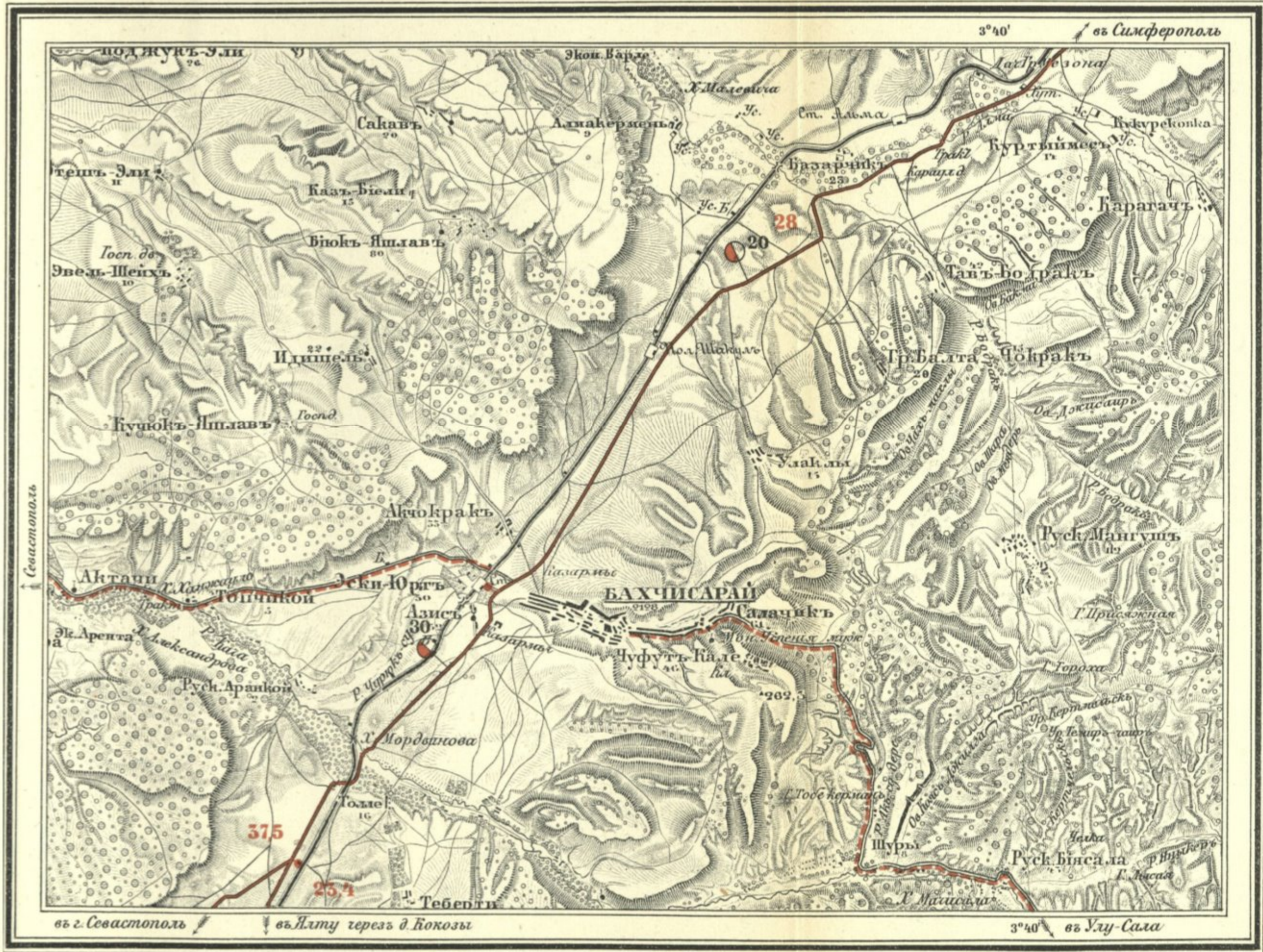
— Казенныя шоссейн. дороги Въдомства П.С.       Нагалыи конети. пункты перегоновъ  
- - - Мѣстныя шоссейн. дороги       Версты (черезъ 10 вер.)  
— · — · — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

Масштабъ 3 вер. въ д.л.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

4.



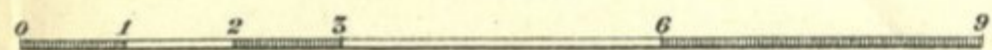


9.

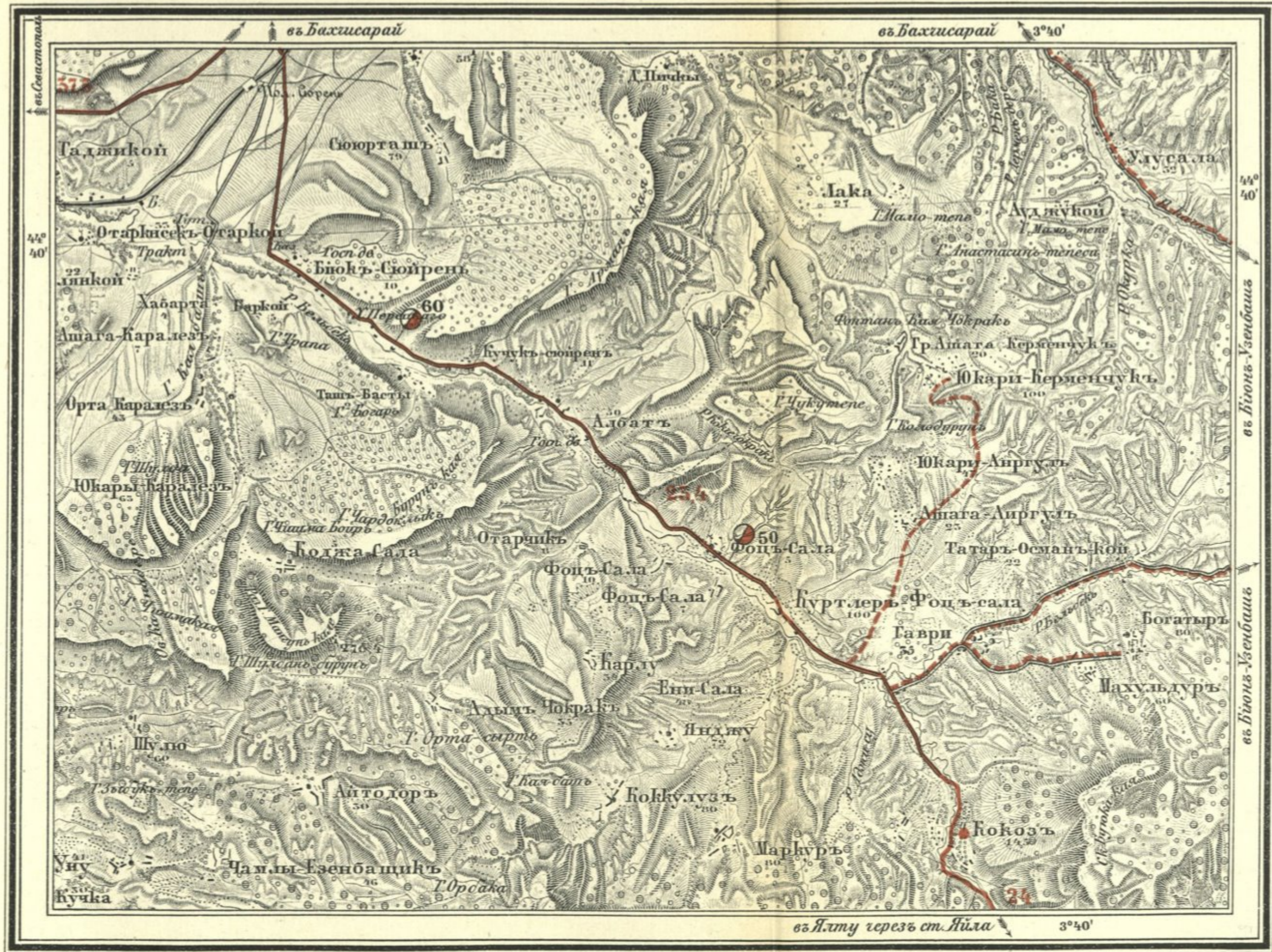
— Казенныя шоссеи. дороги Въдомства П.С.  
 - - - Мѣстных шоссеи. дороги  
 — — — грунтовыя дороги, доступныя для провѣди автомобилей

○ — Нагагыи и конечи. пункты перегоновъ  
 | — Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ д.м.



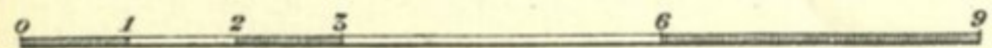




— Казенныя шоссеи. дороги Въдомства П.С.  
 - - - Мѣстныя шоссеи. дороги  
 — " — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

● Нагальн. и конегл. пункты перегоновъ  
 | Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ д.м.



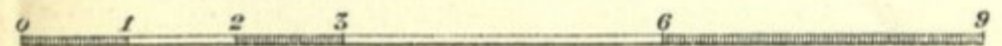




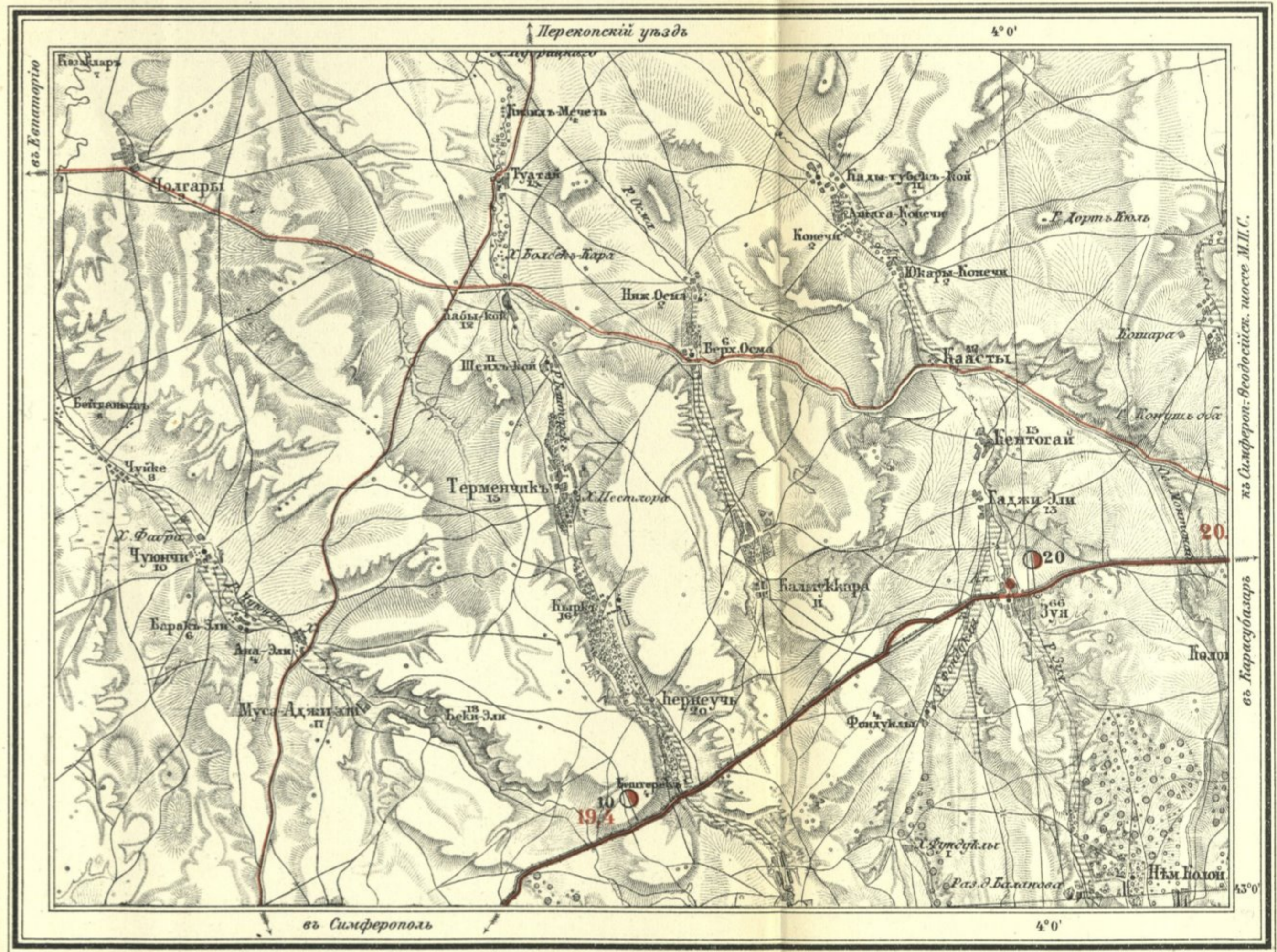
— Казенныя шоссейн. дороги Въдомства П.С.  
 - - - Мѣстныя шоссейн. дороги  
 - - - грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

● — Нагагы и конег. пункты перегоновъ  
 | Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 5 вер. въ д.м.

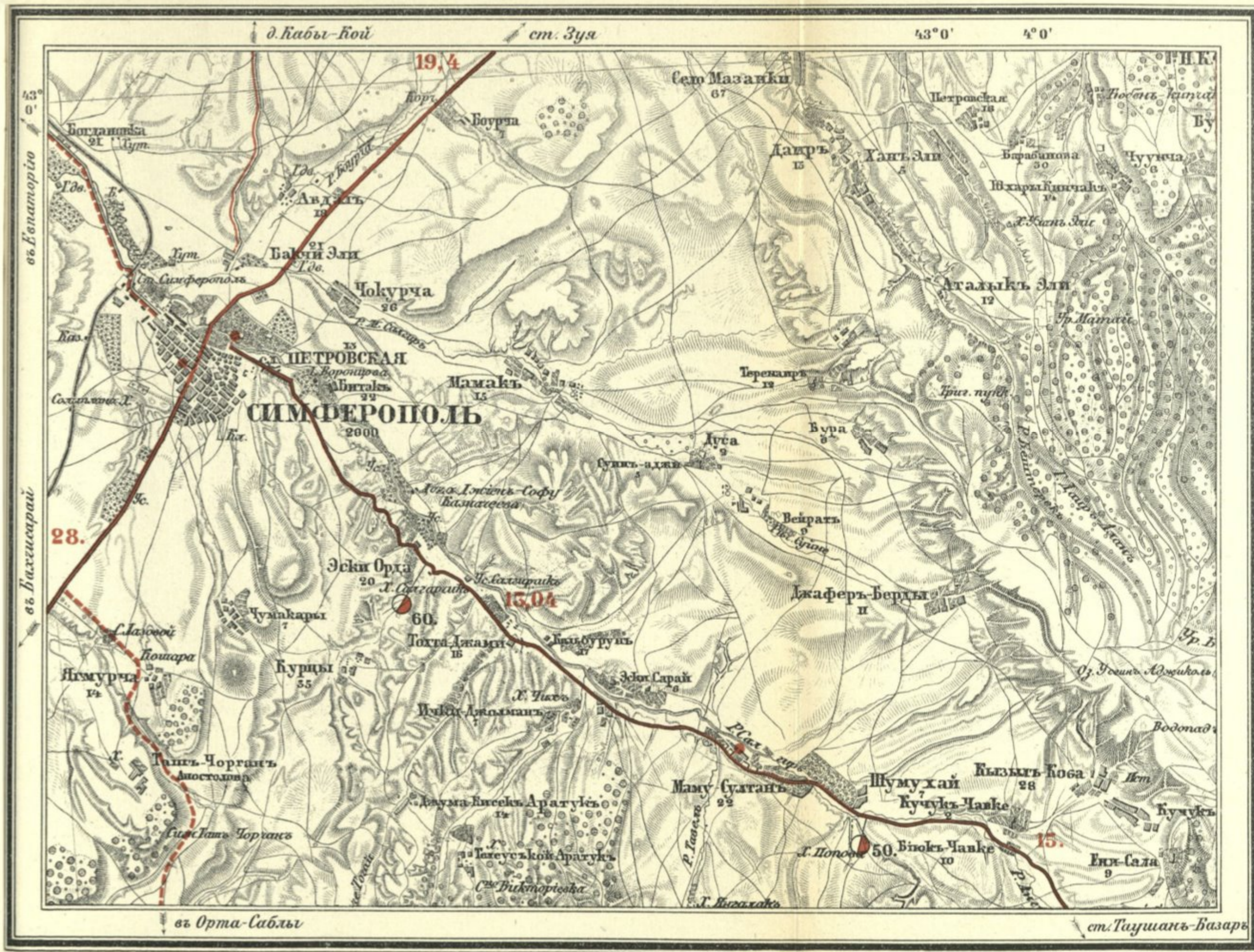






————— Казенныя шоссеи. дороги Въдомства П.С.  
 - - - - - Мѣстныя шоссеи. дороги  
 — — — — — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей  
 ● Нагаьныи конеги. пункты перегоновъ  
 | Версты (черезъ 10 вер.)  
 Масштабъ 3 вер. въ дм.  
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9





— Казенныя шоссеи. дороги Въдомства П.С.  
 - - - Мѣстныя шоссеи. дороги  
 — — — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

● Нагазы и конег. пункты перегоновъ  
 | Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ д.м.





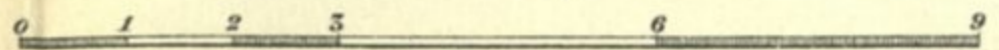


— Казенныя шоссе и дороги Въдомства П.С.  
 - - - Мѣстныя шоссе и дороги  
 — — — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

● Нагазы и конег. пункты перегоновъ  
 | Версты (черезъ 10 вер.)

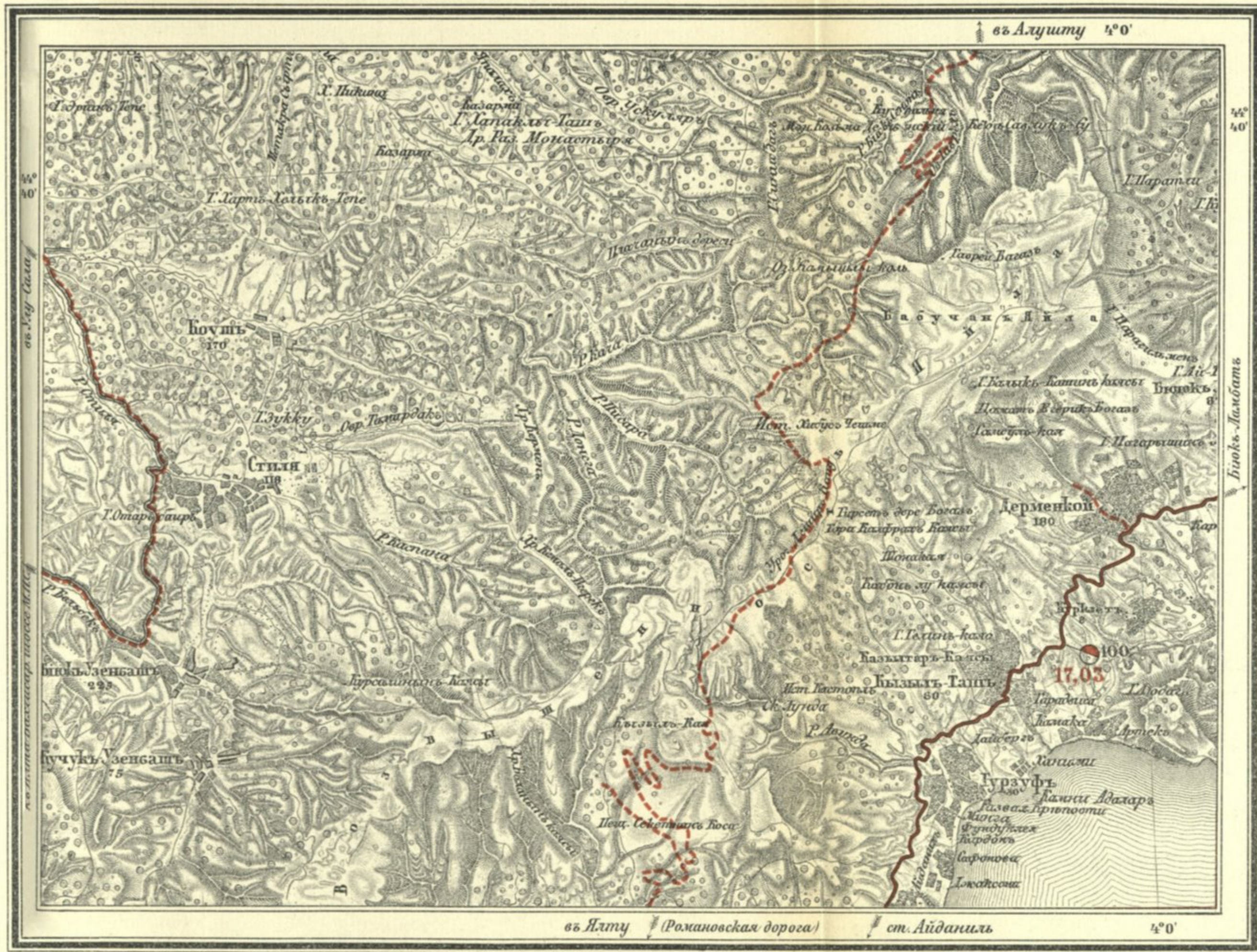
Масштабъ 3 вер. въ д.м.

10.



13.

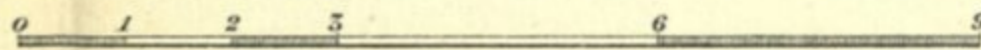




- Казенныя шоссейн. дороги Вѣдомства П.С.
- - - Мѣстныя шоссейн. дороги
- · — · — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

- ○ Пагалы и конегн. пункты перегоновъ
- | Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ д.м.

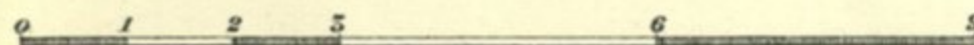






- Казенныя шоссеи. дороги Вѣдомства П.С.
- - - Мѣстныя шоссеи. дороги
- - - грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей
- Началы и концы пунктовъ перегоновъ
- | Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ дм.











17.

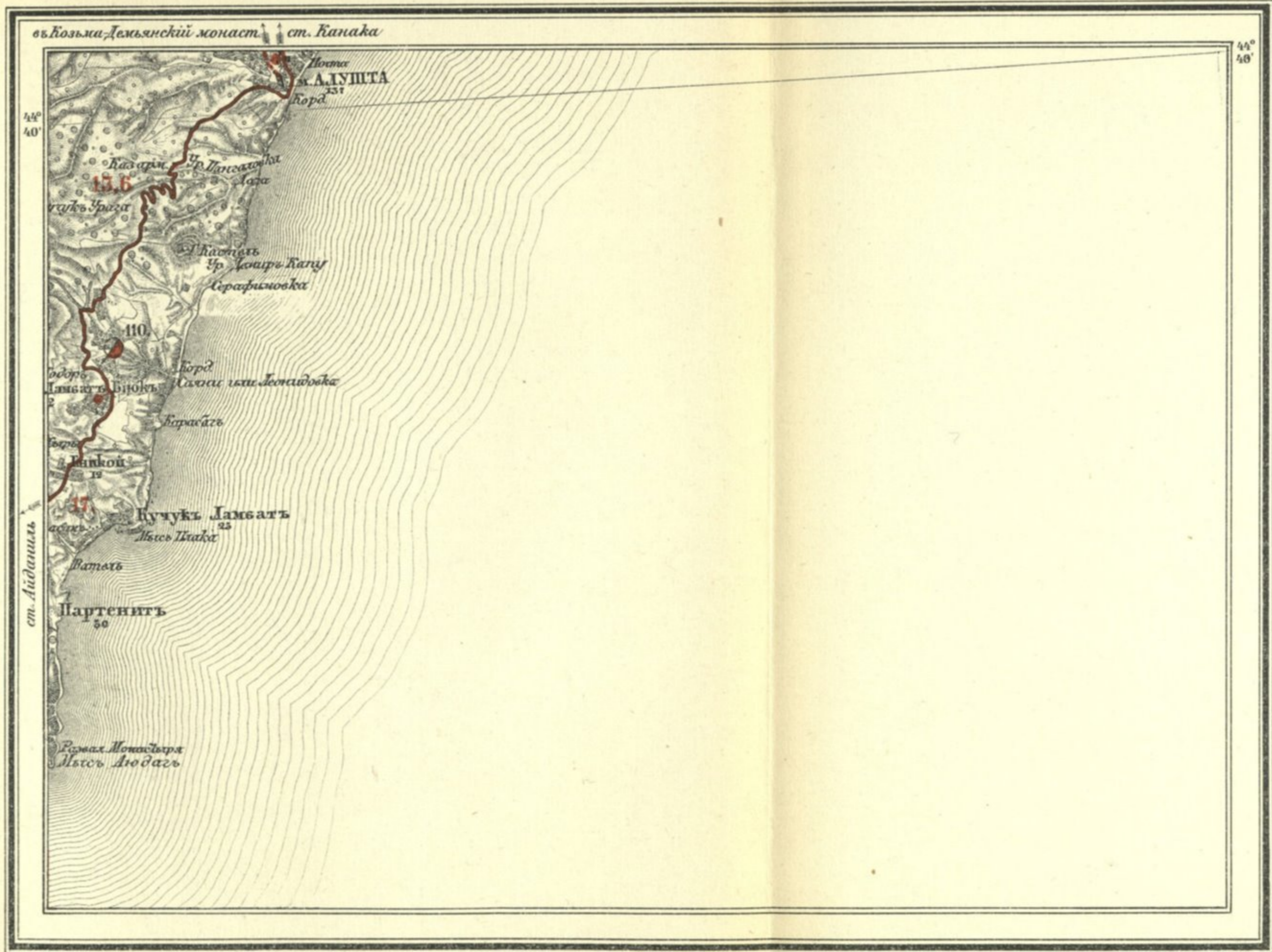
— Газетныя шоссейн. дороги Въдомства П.С.      Начальн. и конечн. пункты перегоновъ  
- - - Мѣстныя шоссейн. дороги      Версты (черезъ 10 вер.)  
— · — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

Масштабъ 3 вер. въ д.м.

14.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9





— Казенныя шоссеи. дороги Вѣдомства П.С.

- - - Мѣстныя шоссеи. дороги

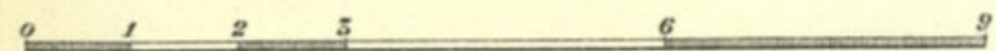
..... грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей



— Нагальн. и конечн. пункты перегоновъ

— Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ д.м.



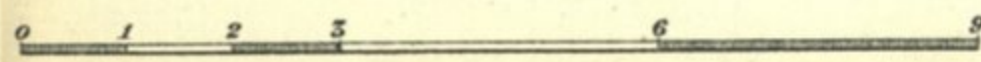




— Казенныя шоссеи. дороги Въдомства П.С.  
 - - - Мѣстных шоссеи. дороги  
 — — — грунтовыя дороги, доступныя для провѣзда автомобилей

● Началы и концы пунктов перегоновъ  
 | Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ д.м.







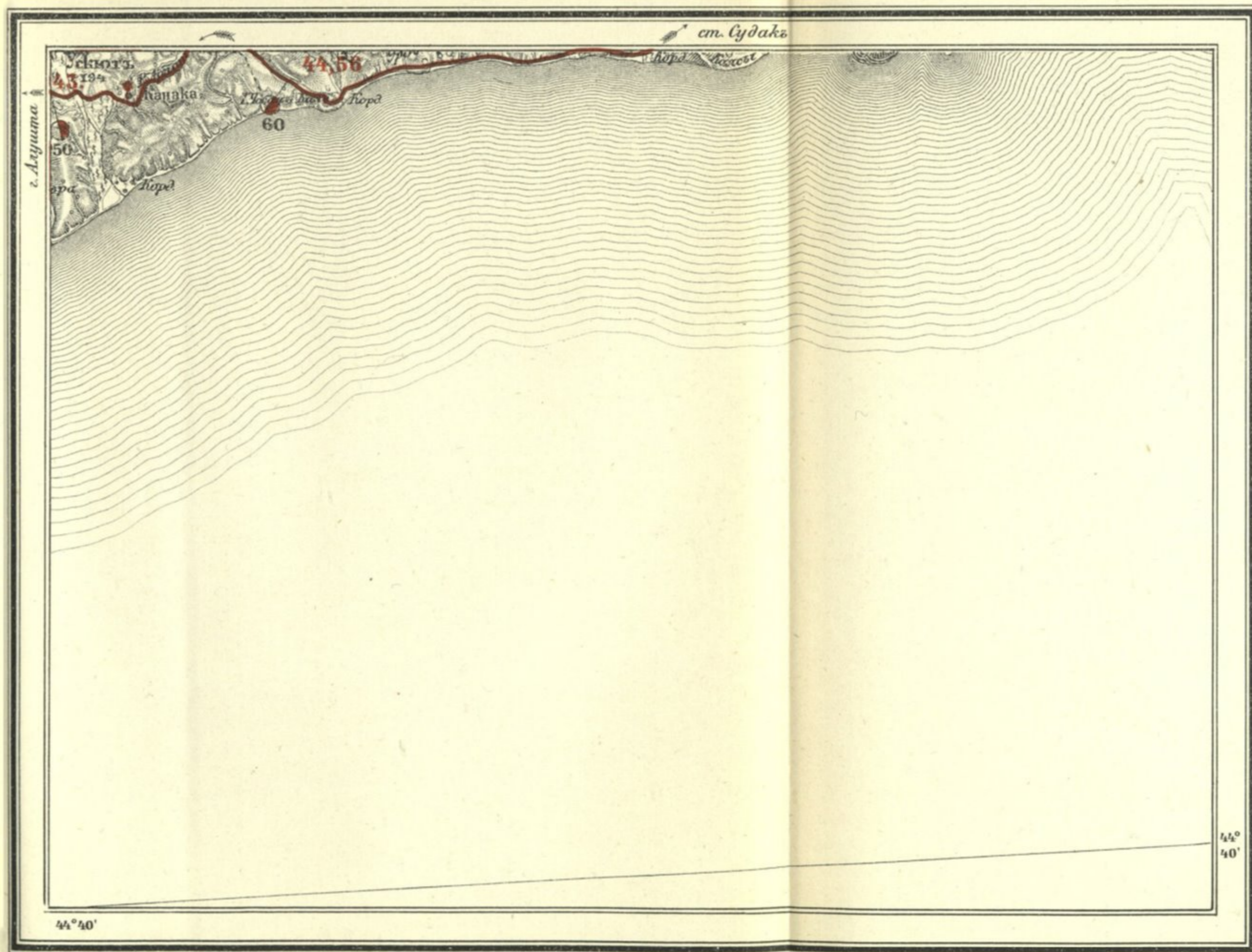
— Казенныя шоссейн. дороги Въдомства П.С.      Нагагыи и конегн. пункты перегоновъ  
- - - Мѣстныя шоссейн. дороги      Версты (черезъ 10 вер.)  
- · - · - грунтовыя дороги, доступныя для провѣзда автомобилей




Масштабъ 3 вер. въ д.м.



17.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

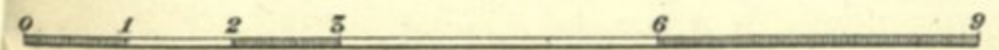




 Казенныя шоссейн. дороги Вѣдомства П.С.  
 Мѣстныя шоссейн. дороги  
 грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей

 Началы и концы пункты перегоновъ  
 Версты (черезъ 10 вер.)

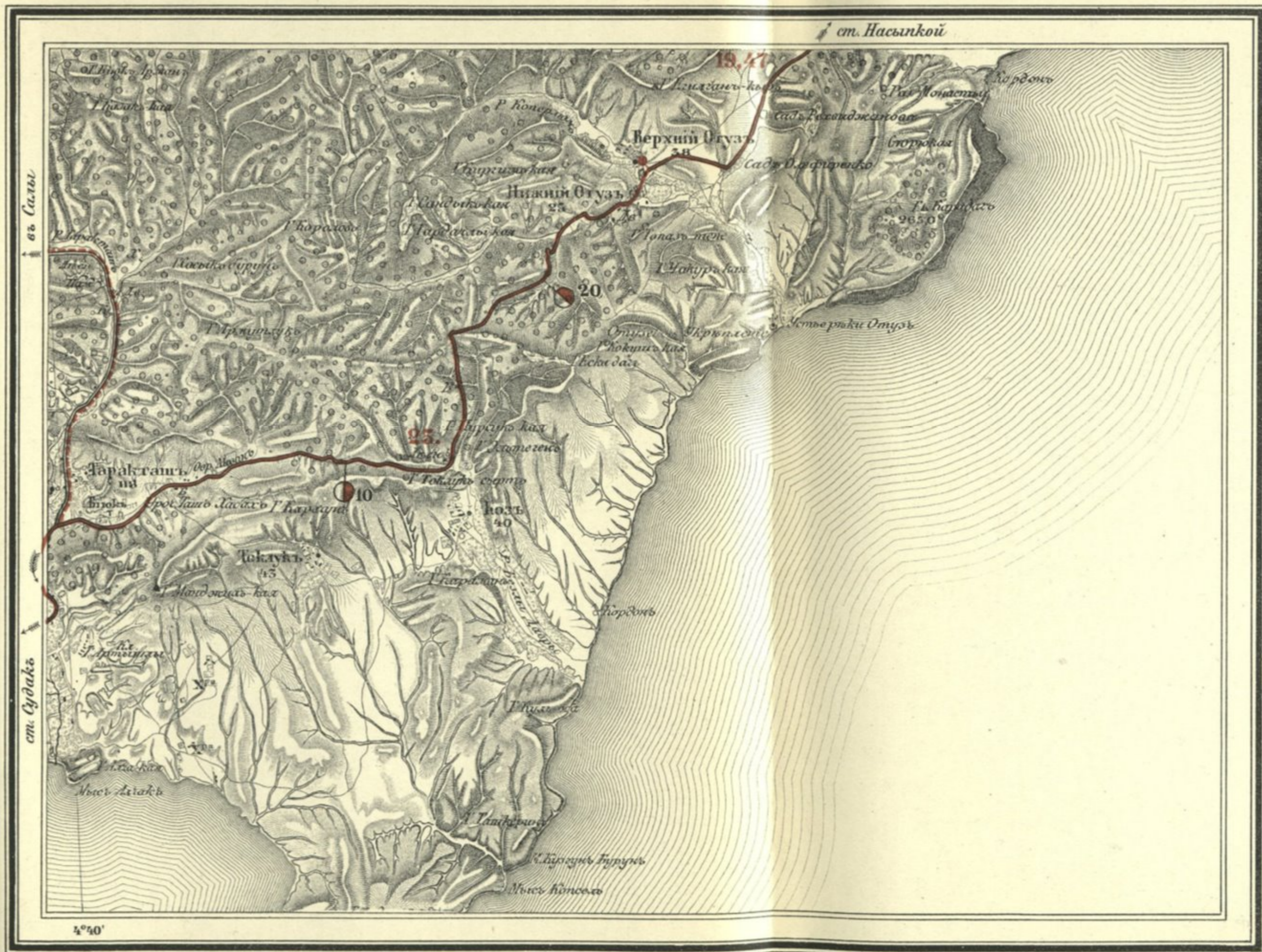
Масштабъ 3 вер. въ д.м.







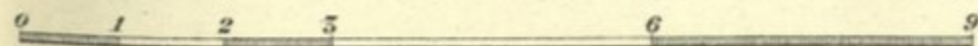




— Газетная шоссеи. дороги Вѣдомства П.С.  
 - - - Мѣстная шоссеи. дороги  
 — " — грунтовыхъ дороги, доступныхъ для проѣзда автомобилей

● Начальн. и конечн. пункты перегоновъ  
 | Версты (черезъ 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ дм.

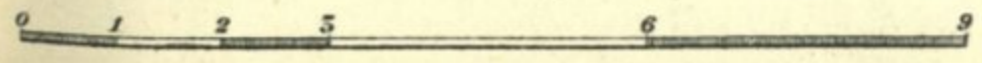




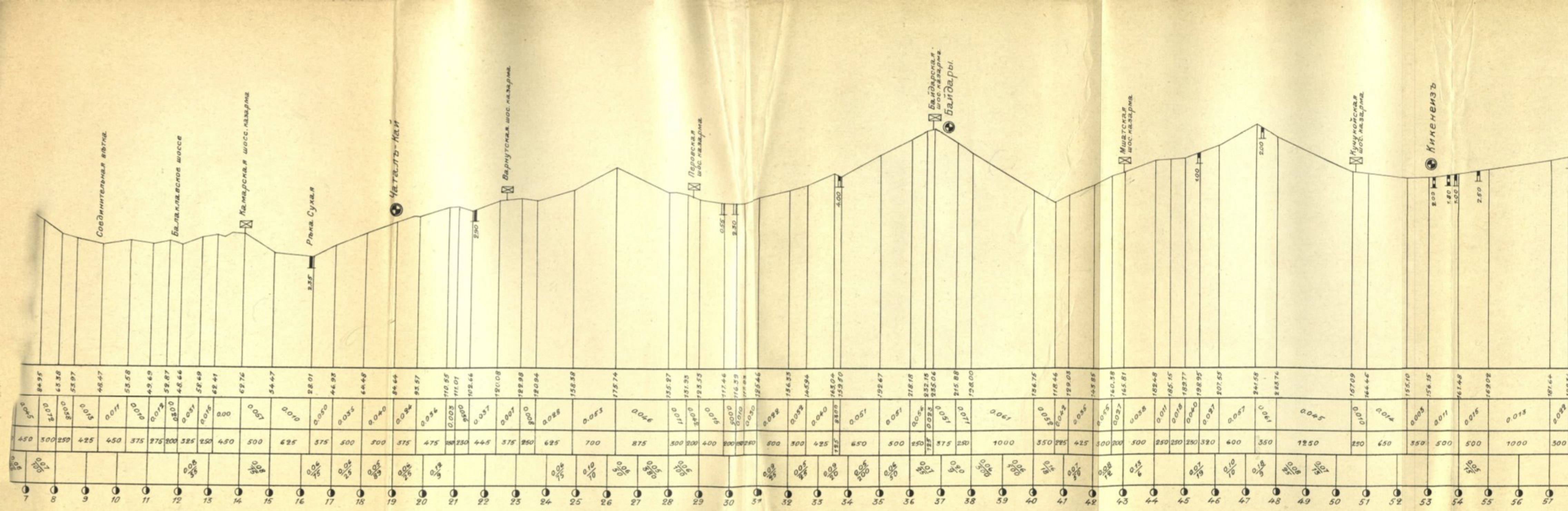


- Казенныя шоссеин. дороги Въдомства П.С.
- - - Мѣстныя шоссеин. дороги
- — — грунтовыя дороги, доступныя для проѣзда автомобилей
- Началы и концы пунктов перегоновъ
- | Версты (через 10 вер.)

Масштабъ 3 вер. въ дм.







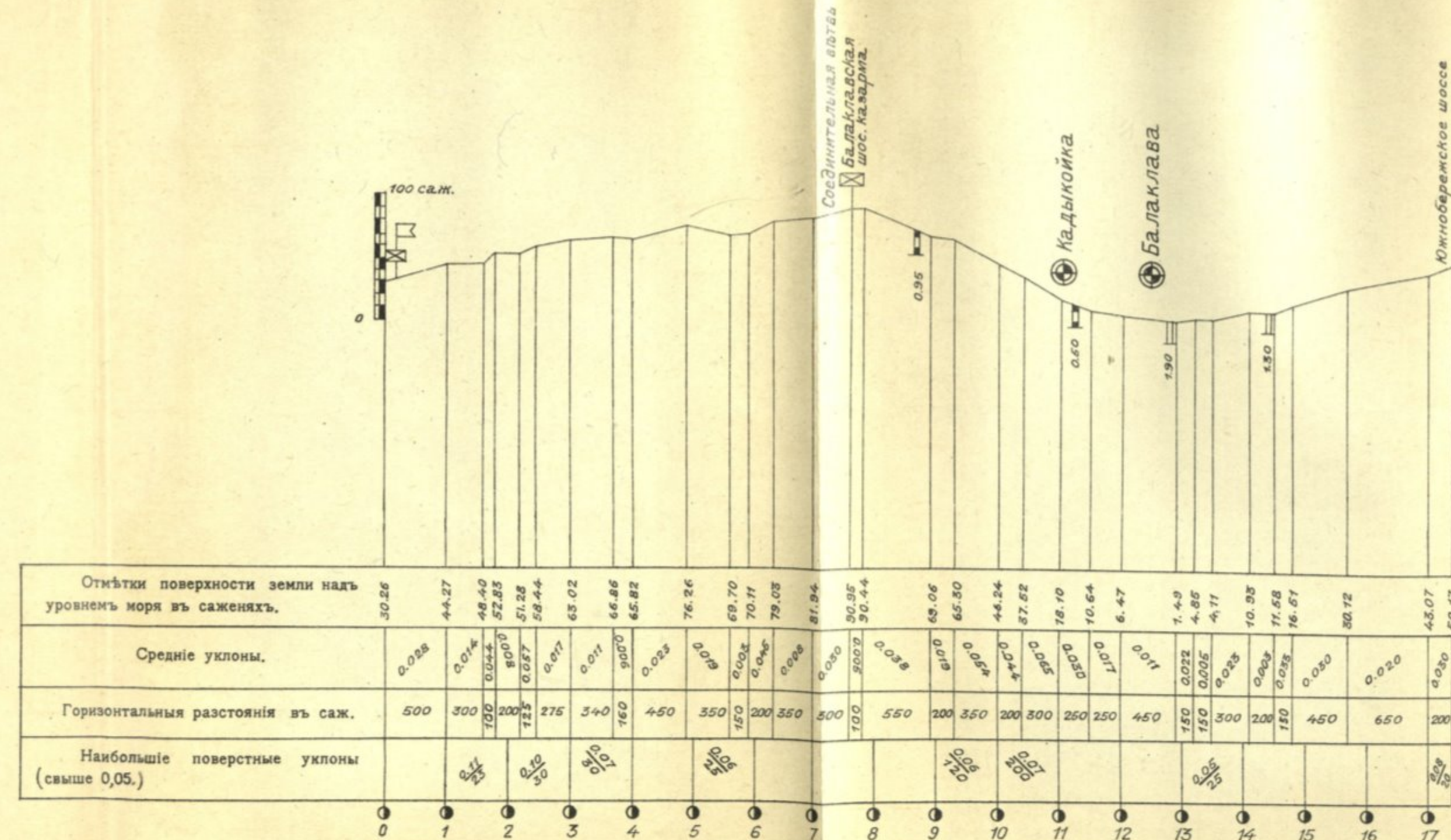


# СОКРАЩЕННЫЙ ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ Балаклавского шоссе.

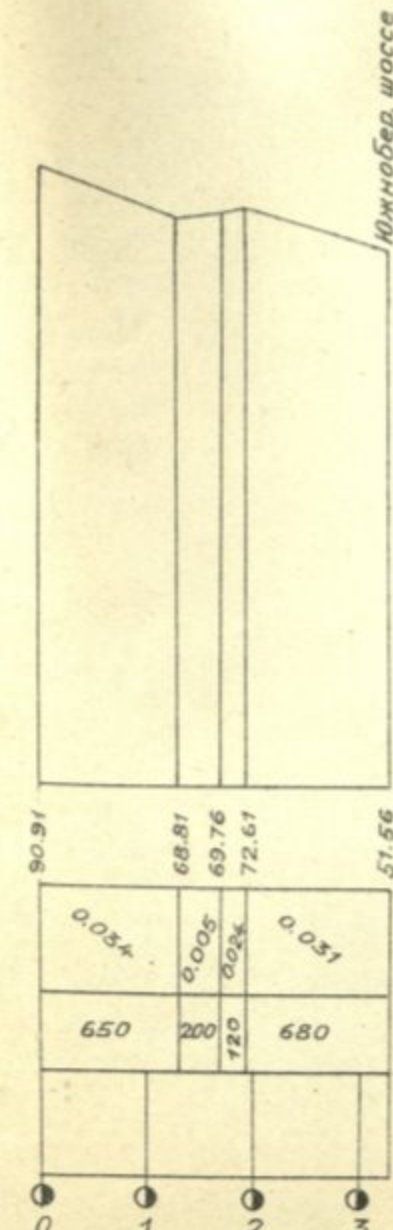
МАСШТАБЫ.  
Для горизонтальных расстояний 2 версты в 0,01 саж.  
Для вертикальных расстояний 100 саж. в 0,01 саж.

- УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ.
- ⊙ Населенный пункт.
  - ⊠ Шосейная казарма.
  - ⊠ Шосейная будка.
  - ⊠ Каменная труба.
  - ⊠ Желѣзобетон. труба.
  - ▭ Деревянный мостъ.
  - ▭ Каменный мостъ.
  - ▭ Желѣзобетон. мостъ.
  - ▭ Желѣзный мостъ.
  - ▭ Деревянная труба.

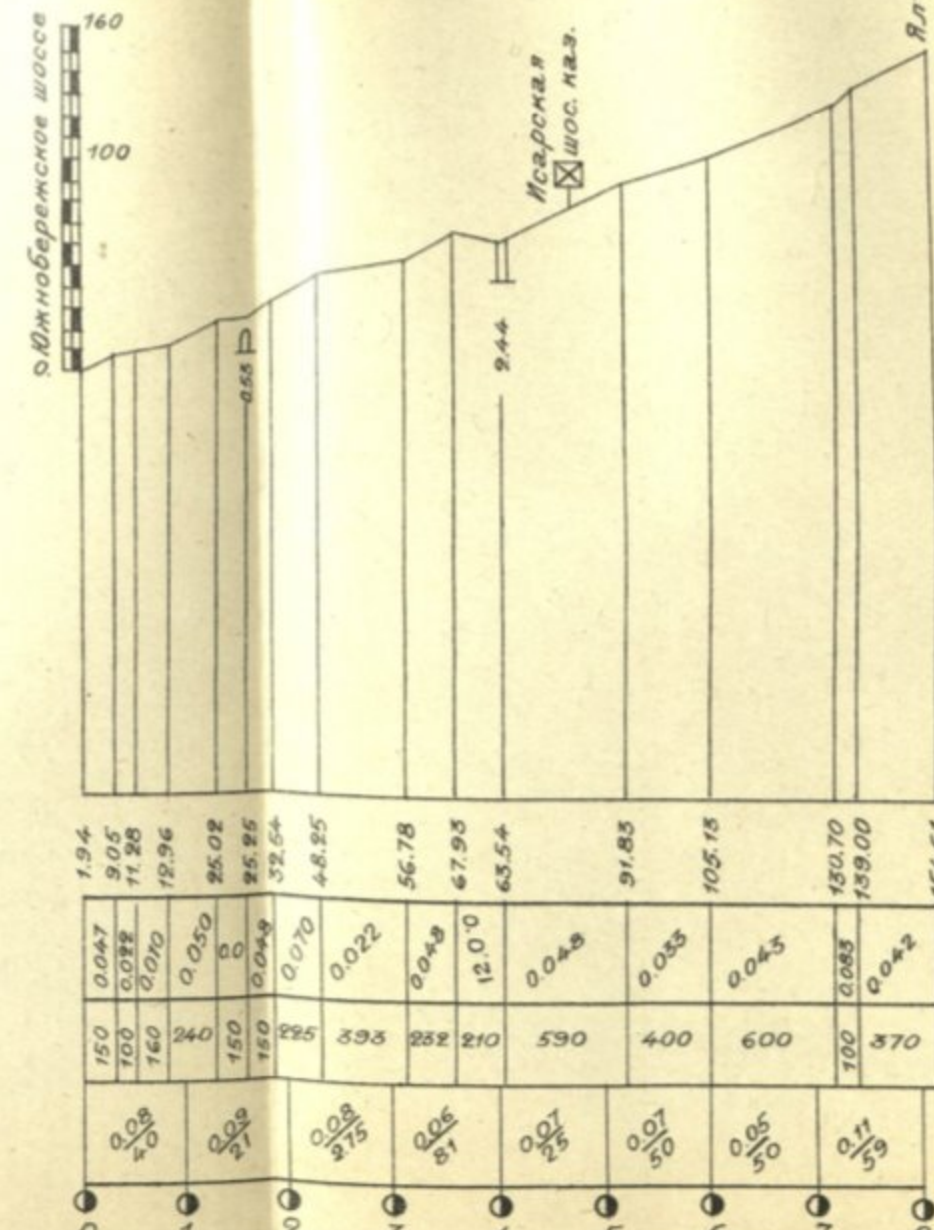
Примѣчаніе. 1) Цифры, поставленныя на профиль подѣ условнымъ обозначеніемъ трубъ и мостовъ, показываютъ ширину отверстій этихъ сооружений въ саженьяхъ.  
2) Въ графѣ „Наибольшіе поперстныя уклоны“ цифра, поставленная надъ чертою, обозначаетъ величину уклона, а цифра подѣ чертою—наибольшее на верстѣ протяженіе, на которомъ этотъ уклонъ встрѣчается.  
3) Мосты и трубы, имѣющіе ширину отверстія менѣе 0,50 саж., на профиль не показаны.



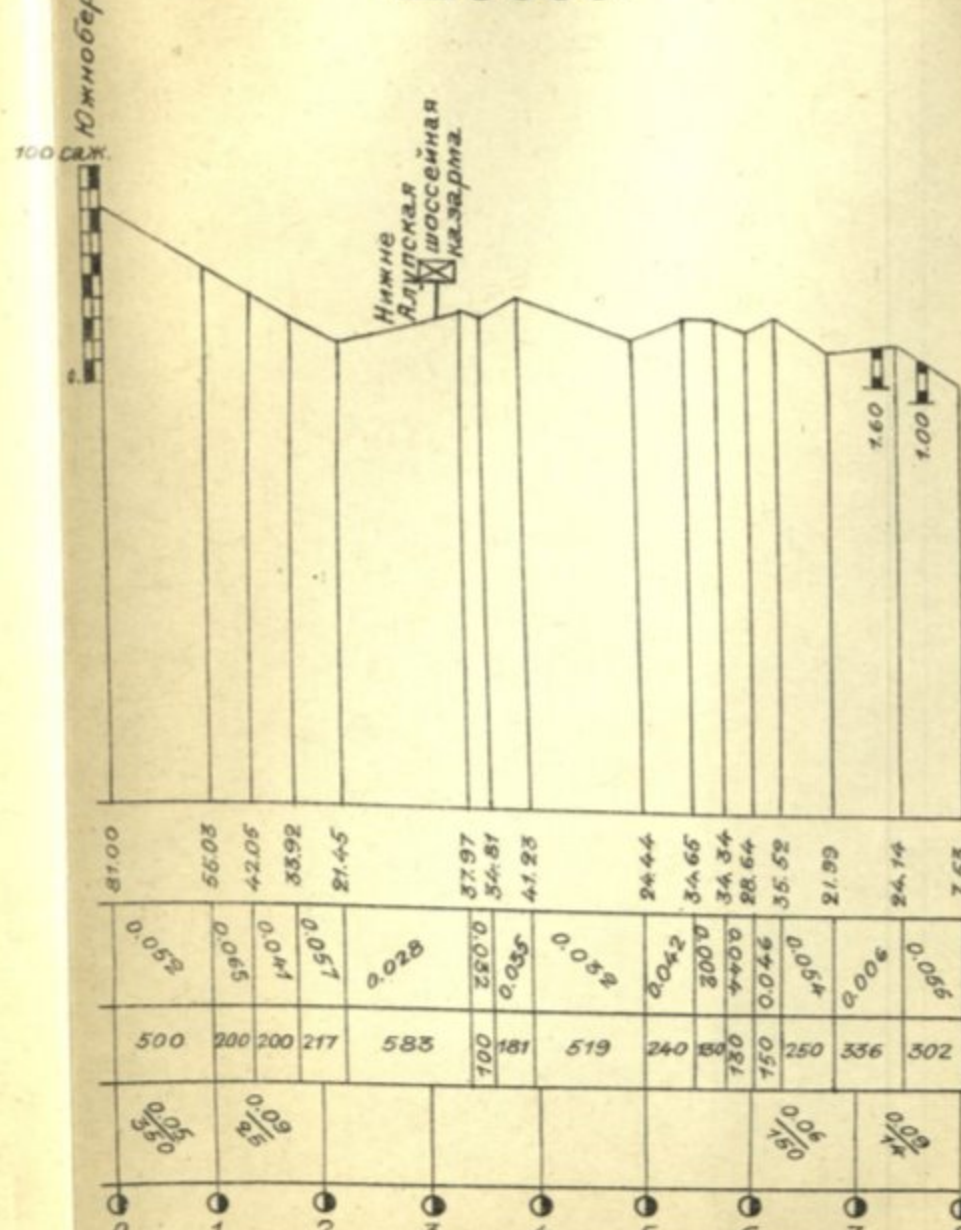
# СОКРАЩЕННЫЙ ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ Соединит. вѣтви.



# СОКРАЩЕННЫЙ ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ Исарскаго шоссе.



# СОКРАЩЕННЫЙ ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ Нижне-Алупскаго шоссе.







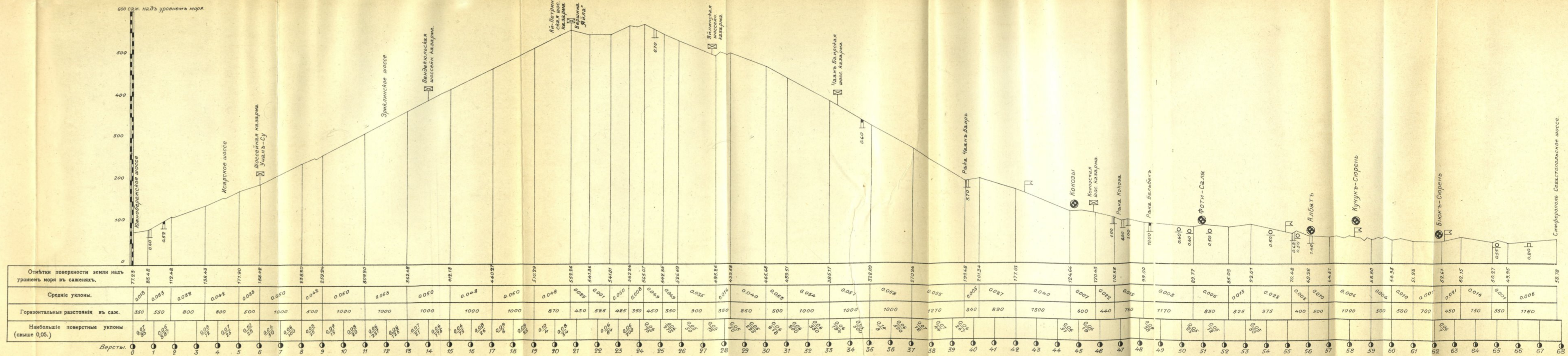


# СОКРАЩЕННЫЙ ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ Ялта-Бахчисарайского шоссе.

МАСШТАБЫ.  
Для горизонтальных расстояний 2 версты в 0,01 саж.  
Для вертикальных расстояний 100 саж. в 0,01 саж.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ.  
 [Символ] Населенный пункт.  
 [Символ] Шосейная казарма.  
 [Символ] Шосейная будка.  
 [Символ] Каменная труба.  
 [Символ] Железобетон. труба.  
 [Символ] Деревянный мость.  
 [Символ] Каменный мость.  
 [Символ] Железобетон. мость.  
 [Символ] Железный мость.  
 [Символ] Деревянная труба.

Примечание. 1) Цифры, поставленные на профиль под условным обозначением труб и мостов, показывают ширину отверстий этих сооружений в саженьях.  
 2) В графе „Наибольшие поперечные уклоны“ цифра, поставленная над чертой, обозначает величину уклона, а цифра под чертой — наибольшее на версты протяжение, на котором этот уклон встречается.  
 3) Мосты и трубы, имеющие ширину отверстия меньше 0,50 саж., на профиль не показаны.











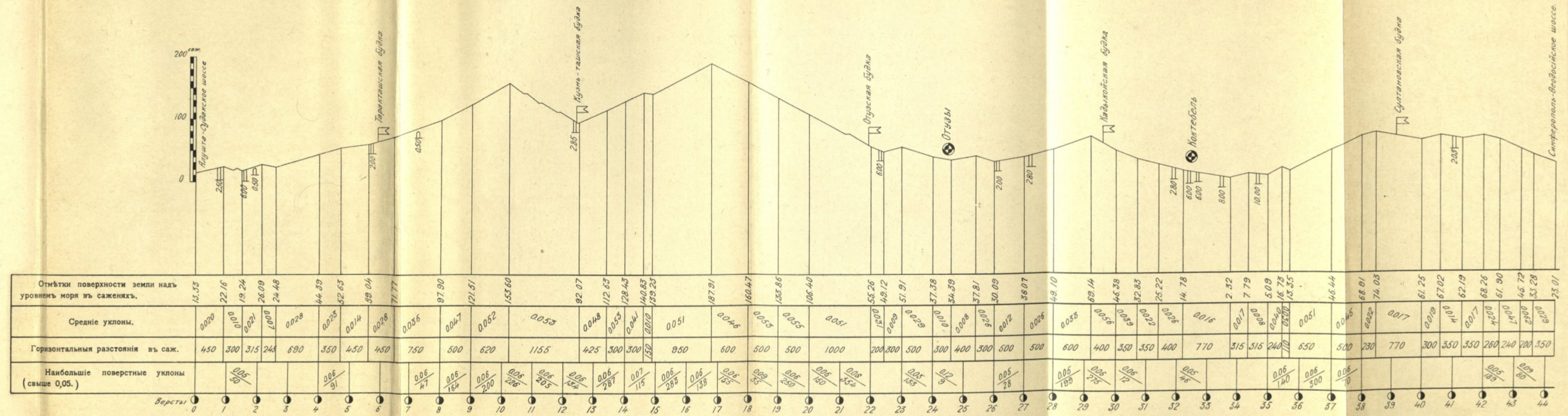


# СОКРАЩЕННЫЙ ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ Судакъ-Феодосійскаго Шоссе.

МАСШТАБЫ.  
Для горизонтальныхъ разстояній 2 версты въ 0,01 саж.  
Для вертикальныхъ разстояній 100 саж. въ 0,01 саж.

- УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ.
- ⊙ Населенный пунктъ.
  - ⊠ Шоссейная казарма.
  - ⊡ Шоссейная будка.
  - ⊞ Каменная труба.
  - ⊚ Желѣзобетон. труба.
  - ▬ Деревянный мостъ.
  - ▬ Каменный мостъ.
  - ▬ Желѣзобетон. мостъ.
  - ▬ Желѣзный мостъ.
  - ▬ Деревянная труба.

Примѣчаніе. 1) Цифры, поставленныя на профиль подѣ условнымъ обозначеніемъ трубъ и мостовъ, показываютъ ширину отверстій этихъ сооружений въ сажняхъ.  
2) Въ графѣ „Наибольшіе поперстныя уклоны“ цифра, поставленная надъ чертою, обозначаетъ величину уклона, а цифра подъ чертою—наибольшее на верстѣ протяженіе, на которомъ этотъ уклонъ встрѣчается.  
3) Мосты и трубы, имѣющіе ширину отверстия менѣе 0,50 саж., на профиль не показаны.





СОКРАЩЕННЫЙ  
ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ  
Симферополь-Теодосий-  
ского шоссе.

МАСШТАБЫ.  
Для горизонтальных расстояний 2 версты в 0,01 саж.  
Для вертикальных расстояний 100 саж. в 0,01 саж.

- УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ.
- ⊙ Населенный пункт.
  - ⊠ Шоссейная казарма.
  - ⊞ Шоссейная будка.
  - ⊞ Каменная труба.
  - ⊞ Железобетон. труба.
  - ⊞ Деревянный мост.
  - ⊞ Каменный мост.
  - ⊞ Железобетон. мост.
  - ⊞ Железный мост.
  - ⊞ Деревянная труба.

Примечание. 1) Цифры, поставленные на профиль под условным обозначением труб и мостов, показывают ширину отверстий этих сооружений в саженях.  
2) В графе "Наибольшие поперечные уклоны" цифра, поставленная над чертой, обозначает величину уклона, а цифра под чертой — наибольшее на версты протяжение, на котором этот уклон встречается.  
3) Мосты и трубы, имеющие ширину отверстия меньше 0,50 саж., на профиль не показаны.

