



Г. У. З. и З.

ОТДѢЛЪ ЗЕМЕЛЬНЫХЪ УЛУЧШЕНІЙ.

288  
670

# РОМАНОВСКАЯ ЛѢСНАЯ ДОРОГА.

Составилъ К. Д. Кельтсеръ.



ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія В. Ѳ. Киришбаума, Дворц. пл., д. М-ва Финансовъ.

1915.

Оконченная постройкой въ 1913 г. лѣсная шоссированная дорога, соединяющая Ялту съ Царскимъ охотничьимъ домомъ и Косьмо-Даміановскимъ монастыремъ, которой съ Высочайшаго соизволенія присвоено наименованіе Романовской, является во многихъ отношеніяхъ весьма цѣннымъ приобрѣтеніемъ для горнаго Крыма.

Начинаясь отъ вѣзда въ усадьбу Южнобережскаго лѣсничества, расположенную въ 7 верстахъ отъ Ялты и соединенную съ послѣдней старой шоссированной дорогой, Романовская дорога поднимается по юго-западному склону Никитскаго отрога къ скалѣ «Красный Камень» (Кизиль-Кая), гдѣ вступаетъ на Яйлу, по которой слѣдуетъ почти до Гурзуфскаго сѣдла, чтобы затѣмъ спуститься на сѣверный склонъ хребта въ предѣлы Султанской казенной лѣсной дачи. Прорѣзавъ Султанскую дачу по сѣверо-западному склону Бабугана, дорога выходитъ на Чучельское сѣдло, отдѣляющее долину Качи отъ долины Альмы, вступаетъ въ предѣлы Бешуйской казенной дачи и, спускаясь по сѣверо-западному склону хребта Бюкь-Сенонь, подходитъ къ Царскому охотничьему дому, отъ котораго отдѣльная вѣтвь дороги ведетъ къ Косьмо-Даміановскому монастырю и къ построенной Удѣльнымъ Вѣдомствомъ въ 1911 г. шоссированной дорогѣ въ Алушту.

Пересѣкая на своемъ протяженіи какъ вѣковые лѣса сѣвернаго и южнаго склоновъ, такъ и лишенное почти всякой растительности плоскогорье Яйлы, Романовская дорога является, несомнѣнно, одной изъ самыхъ красивыхъ дорогъ въ Крыму. Она то извивается по горнымъ склонамъ, то, поднявшись на высшія точки хребта, лѣпится по карнизамъ яйлинскихъ обрывовъ, чтобы затѣмъ опять заглянуть въ горныя ущелья и вновь пробѣжать по ровнымъ полянамъ яйлинскихъ пастбищъ, развертывая все новыя и новыя картины дивной крымской природы.

Общее протяженіе дороги составляетъ 37,6 версты, причемъ какъ по времени постройки, такъ и по нѣкоторымъ техническимъ и мѣстнымъ особенностямъ дорога можетъ быть раздѣлена на два участка: первый—отъ усадьбы лѣсничества до Краснаго Камня, длиной 14 верстъ, и второй—отъ Краснаго Камня до Царскаго охотничьяго дома, длиной 22,6 версты, съ вѣткой къ монастырю и Алуштинскому шоссе, длиной 1 верста.

Инициаторомъ постройки головного участка Романовской дороги, отъ лѣсничества до Краснаго Камня, является завѣдывающій Южно-бережскимъ лѣсничествомъ А. О. Скоробогатый, возбудившій въ 1909 г. вопросъ какъ о шоссированіи устроенной въ 1907 г. грунтовой дороги длиной 2 версты къ проектировавшимся дачнымъ участкамъ въ Никитской казенной лѣсной дачѣ, такъ и о расширеніи устроенной имъ же тропы, длиной 12 верстъ, на Никитскую Яйлу до ширины 2 саж. съ цѣлью превращенія ея въ дорогу для проѣзда экипажей и автомобилей. Къ постройкѣ дороги было приступлено въ 1910 г., причемъ въ этомъ же году былъ законченъ постройкой участокъ

отъ воротъ лѣсничества до Грушевой поляны, протяженіемъ 3 версты. Въ 1911 г. послѣдовало сооруженіе слѣдующихъ 3 верстъ дороги и, наконецъ, въ 1912 г., съ постройкой послѣднихъ 8 верстъ, головной участокъ дороги былъ открытъ для движенія вплоть до Краснаго Камня.

Вся постройка была произведена на средства Лѣснаго Департамента, чинами лѣснаго вѣдомства, и обошлась въ 34.000 руб.

Полотно дороги имѣетъ въ общемъ полезную ширину, равную двумъ саженьямъ, и должно быть, по существующимъ предположеніямъ, со временемъ уширено до 3 саж. Продольные уклоны полотна колеблются въ довольно широкихъ предѣлахъ и достигаютъ до 10° и болѣе; радіусы закругленій на поворотахъ дороги допускаютъ всюду проходъ автомобилей, хотя и достигаютъ мѣстами до 2 саж.

Начало осуществленія головного участка дороги выдвинуло на очередь вопросъ о продолженіи ея до Царскаго охотничьяго дома близъ Косымо-Даміановскаго монастыря, такъ какъ этимъ создавалось кратчайшее и наиболѣе удобное сообщеніе имѣнія «Ливадія» съ райономъ Царской охоты, расположеннымъ въ Бешуйской лѣсной дачѣ, главнымъ образомъ, въ верховьяхъ р. Альмы. Въ виду этого распоряженіемъ Удѣльнаго Вѣдомства были еще въ іюнѣ мѣсяцѣ 1910 г. организованы изысканія дороги отъ лѣсничества до монастыря, причемъ начатый уже постройкой головной участокъ вошелъ полностью въ общую трассу дороги.

Этими изысканіями направленіе дороги отъ Краснаго Камня до монастыря было намѣчено по Яйлѣ черезъ Гурзуфское сѣдло и Бабугань-Яйлу къ ущелью

Гаврель, на юго-восточномъ склонѣ хребта Біюкъ-Сенонъ, по которому дорога спускалась къ Царскому охотничьему дому. Этотъ участокъ дороги имѣлъ по произведеннымъ изысканіямъ длину 29,6 версты, причемъ 16 верстъ пролегали по совершенно безлѣсной Яйлѣ, а 13,6 версты приходились на сплошной спускъ къ монастырю, по крутому склону ущелья.

Вопросъ о постройкѣ этого участка получилъ дальнѣйшее движеніе въ концѣ 1911 г., по почину Министерства Императорскаго Двора, предложившаго лѣсному вѣдомству принять на себя сооруженіе шоссе-сейной дороги, пригодной для автомобильнаго движенія, отъ Краснаго Камня до Царскаго охотничьяго дома, при участіи въ расходахъ Главнаго Управленія Удѣловъ и при условіи, чтобы при проектированіи направленія дороги были приняты во вниманіе экономическіе интересы мѣстности вообще и лѣснаго хозяйства въ частности, а также, чтобы дорога была сооружена въ возможно короткій срокъ.

Вслѣдствіе состоявшагося соглашенія представилось возможнымъ приступить въ концѣ апрѣля 1912 г. къ организаціи работъ по постройкѣ названнаго участка, завѣдываніе которыми было возложено Лѣснымъ Департаментомъ на завѣдывающаго Южно-бережскимъ лѣсничествомъ А. Θ. Скоробогатаго и начальника Крымскихъ водныхъ изысканій инженера К. Д. Кельтсера, подъ общимъ руководствомъ начальника Таврическо-Екатеринославскаго Управленія Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ Н. Н. Янцева.

Основнымъ вопросомъ, который подлежалъ разсмотрѣнію передъ приступомъ къ постройкѣ, былъ

вопросъ о возможно полномъ использованіи дороги для лѣсохозяйственныхъ цѣлей, безъ повышенія, однако, ея стоимости. Первоначальный вариантъ, пролежавшій, какъ указано выше, на протяженіи 16 верстъ по Яйлѣ, не имѣлъ никакого лѣсовознаго значенія, между тѣмъ какъ находящіяся къ сѣверу отъ нея громадныя массивы Султанской и Бешуйской казенныхъ лѣсныхъ дачъ, лишенные всякихъ путей вывоза, настойчиво требовали созданія въ ихъ предѣлахъ магистральнаго вывознаго пути, необходимаго не столько въ цѣляхъ широкой эксплуатаціи этихъ лѣсовъ, недопустимой въ виду ихъ перво-степеннаго водоохраннаго значенія, сколько въ цѣляхъ надлежащаго ухода за ними и спасенія ихъ отъ гибели.

Такимъ образомъ, сама собой возникла мысль о новомъ, сѣверномъ, вариантѣ дороги, который, являясь магистралью, пересекающей лѣсныя дачи, далъ бы толчекъ къ развитію сѣти подъѣздныхъ путей, необходимыхъ въ указанныхъ выше цѣляхъ. Указанія на этотъ вариантъ имѣлись и въ первоначальномъ проектѣ, но они характеризовали его съ отрицательной стороны, такъ какъ утверждали, что сѣверный вариантъ длиннѣе основнаго на 5 верстъ, что осуществленіе его потребуетъ постройки двухъ большихъ мостовъ отверстіемъ въ 7 и 10 саж., а слѣдовательно значительно болѣе крупныхъ расходовъ.

Изученіе картографическаго матеріала и рекогносцировки привели, однако, несмотря на такія противупоказанія, къ убѣжденію, что сѣверный вариантъ не такъ ужъ безнадеженъ, въ виду чего было рѣшено произвести предварительно подробныя изысканія по этому направленію, тѣмъ болѣе, что это по-

стройки не останавливало, такъ какъ первая версты дороги, почти совпадавшія съ первоначальнымъ проектомъ, никакого сомнѣнія не вызывали.

Успѣхъ превзошелъ всѣ ожиданія. Изысканія показали, что длина сѣвернаго варианта составляетъ всего лишь 22,6 версты, т. е. что онъ на 7 верстъ короче основного направленія, и что искусственныхъ сооружений большой стоимости въ видѣ мостовъ большихъ отверстій не потребуется, такъ какъ главные водотоки представляется возможнымъ пересѣчь выше ихъ истоковъ.

Сокращеніе протяженія дороги по сѣверному варианту объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что онъ переваливаетъ въ долину Альмы черезъ Чучельское сѣдло съ отмѣткой 536 саж. надъ уровнемъ моря, между тѣмъ какъ основной вариантъ начиналъ спускъ къ монастырю съ Гаврель-Богаза съ отмѣткой 703 саж.

Такимъ образомъ, выяснилось, что сѣверный вариантъ не только не увеличитъ стоимости дороги, а, наоборотъ, сократитъ ее по меньшей мѣрѣ на 60.000 руб. Такъ какъ, кромѣ того, это направленіе удовлетворяло лѣсохозяйственнымъ требованіямъ и давало возможность избѣгать длиннаго 16-верстнаго участка дороги по пустынной Яйлѣ, сдвинувъ ее на склоны въ вѣковые лѣса, богатые разнообразіемъ видовъ, то оно и было принято къ исполненію.

Полотно дороги на второмъ участкѣ строилось шириною 3 саж., что за вычетомъ дорожнаго кювета даетъ полезную ширину проѣзда равной 2,66 саж., вполне достаточную для разѣзда экипажей и автомобилей. Предѣльный уклонъ былъ принятъ равнымъ 7° и наименьшій радіусъ закругленій равнымъ 10 саж. и только въ нѣсколькихъ исключительно трудныхъ

мѣстахъ допущено въ цѣляхъ экономіи работъ уменьшеніе его до 5 саж.

Постройка дороги началась въ началѣ мая 1912 г., вслѣдъ за установленіемъ въ натурѣ окончательнаго ея направленія, еще по послѣднимъ остаткамъ снѣга, и была совершенно закончена въ октябрѣ мѣсяцѣ 1913 г., несмотря на очень трудныя мѣстныя условія.

Почти на всемъ протяженіи дороги пришлось имѣть дѣло со скалистыми, каменистыми и, въ лучшемъ случаѣ, щебенистыми грунтами, сильно затруднявшими ихъ разработку. Вслѣдствіе крутыхъ склоновъ приходилось во многихъ мѣстахъ либо дѣлать лишнія земляныя работы по зарѣзкѣ полотна въ косогоры, либо устраивать подпорныя стѣны. Камень для этихъ послѣднихъ добывался по большей части на мѣстѣ или гдѣ-нибудь поблизости, но были случаи, когда строителямъ приходилось терпѣть танталовы муки и сбрасывать подъ откосъ выломанную съ большими усиліями для образованія полотна скалу, какъ негодную для постройки каменныхъ стѣнъ и заготовки щебня, и подвозить за нѣсколько верстъ годный камень.

Отдаленность мѣста постройки отъ всякаго жилья и полное отсутствіе всякихъ сообщеній затрудняли, особенно въ первую половину постройки доставку какъ сѣстныхъ припасовъ для рабочихъ, такъ и тѣхъ строительныхъ матеріаловъ, добыть которые на мѣстѣ не представлялось возможнымъ, какъ, на примѣръ: цемента, песку, желѣза и пр., доставлявшихся къ мѣсту работъ на вьюкахъ.

Суровыя климатическія условія Яйлы обуславливали, на ряду съ трудными жизненными условіями,

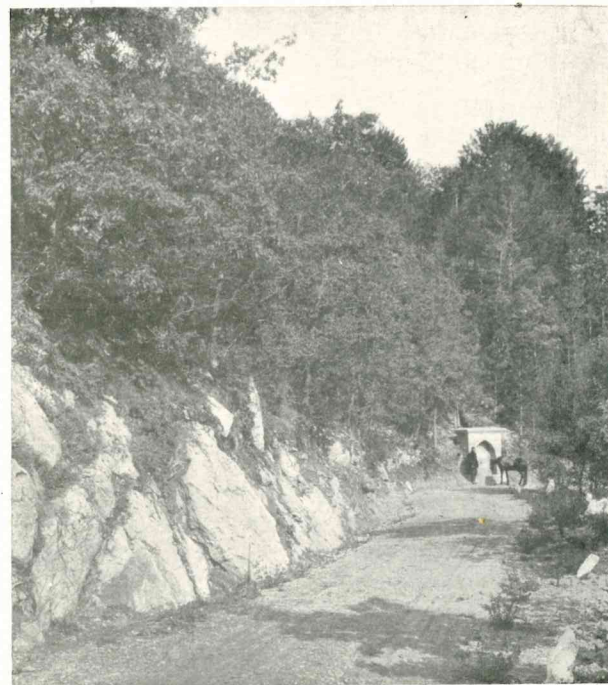
частую смѣну рабочихъ артелей и постоянную заботу о пополненіи кадровъ рабочихъ.

Общая стоимость этого участка дороги выразилась въ суммѣ 200.000 руб., изъ каковой 100.000 руб. было ассигновано Удѣльнымъ Вѣдомствомъ и столько же Лѣснымъ Департаментомъ.

Торжественнымъ моментомъ постройки былъ первый проѣздъ по вполнѣ оконченной дорогѣ Его Императорскаго Величества Государя Императора отъ начальнаго пункта въ Южнобережскомъ лѣсничествѣ до конечнаго пункта—Царскаго охотничьяго дома, состоявшійся 23 октября 1913 г., съ какого дня и слѣдуетъ считать дорогу открытой для сквозного движенія.

Открытая съ этого времени для общаго пользованія Романовская дорога дастъ возможность широкимъ кругамъ публики, пріѣзжающей въ Крымъ для леченія и отдыха, въ полной мѣрѣ насладиться крымской природой въ самыхъ разнообразныхъ ея проявленіяхъ, и призвана стать однимъ изъ любимыхъ экскурсіонныхъ путей.

Начавшись у въѣзда въ усадьбу Южнобережскаго лѣсничества, дорога вступаетъ сразу въ вѣковой лѣсъ изъ крымской горной сосны, насыщенный въ солнечные дни даже зимою смолистымъ ароматомъ. Поднимаясь петлями по горному склону, дорога на второй верстѣ подходитъ къ фонтану Учъ-Юль, расположенному у соединенія трехъ дорогъ. Одна изъ нихъ—широкая тропа, вполнѣ приспособленная для проѣзда даже автомобилей, ведетъ къ ущелью Учъ-Кошъ, высокія отвѣсныя стѣны котораго являютъ грандіозный примѣръ мощи горной природы.



Романовская лѣсная дорога. Фонтанъ «Верхній Магдусъ» на 5-й верстѣ.

Вторая дорога ведет къ находящемуся въ непосредственной близости отъ фонтана лѣсному питомнику «Долосы», въ которомъ, на-ряду съ таврической и обыкновенной сосной, разводятся не растущія въ Крыму въ дикомъ видѣ породы хвойныхъ: кедры, ели, пихты и пр.

Продолжая дальнѣйшій подъемъ отъ фонтана, Романовская дорога проходитъ на третьей верстѣ мимо каптажа источника «Магдусъ», расположеннаго въ скалахъ справа отъ дороги, и подходитъ на 4-ой верстѣ къ такъ называемому «Кольцу» — разѣздной площадкѣ — откуда открывается очаровательный видъ на Ялту и море.

Въ полуверстѣ отъ «Кольца» дорога приводитъ къ прелестной лѣсной полянкѣ, украшеніемъ которой является столѣтнее раскидистое грушевое дерево, давшее этой мѣстности наименованіе «Грушевой поляны».

Миновавъ на 5-ой верстѣ фонтанъ «Магдусъ» и на 7-ой верстѣ лѣсную хижину «Джепаровъ Балаганъ», дорога оставляетъ постепенно за собой хвойный лѣсъ, вступаетъ въ область смѣшаннаго и, наконецъ, почти чистаго лиственнаго лѣса, достигнувъ на 12-ой верстѣ рощи «Царская Столовая» изъ высокоствольныхъ буковъ. Отсюда видѣнъ уже въ непосредственной близости отвѣсный обрывъ «Краснаго Камня», и дорога, миновавъ расположенный здѣсь же фонтанъ съ питьевой водой для послѣдующаго участка длиной въ 10 верстъ и войдя въ лѣсъ изъ сѣверной сосны, выходитъ въ началѣ 15-ой версты на Яйлу, примѣрно, въ полуверстѣ къ востоку отъ Кизиль-Кая.



Романовская лѣсная дорога. Видъ на «Красный Камень» и поворотъ дороги на 12-й верстѣ.

Подъемъ дороги, однако, здѣсь еще не кончается: онъ тянется еще  $1\frac{1}{2}$  версты, выводя дорогу къ высшей ея точкѣ — Авундскому сѣдлу, на высотѣ 680 саж. надъ уровнемъ моря, являющейся высшей точкой всѣхъ крымскихъ дорогъ.

Этотъ послѣдній подъемъ является переходомъ къ дальнѣйшему, чисто яйлинскому участку дороги: рядомъ съ типичнымъ карстовымъ ландшафтомъ — воронками, трещинами, провалами и разсѣлинами — почти на всемъ его протяженіи уцѣлѣли еще отдѣльныя группы и деревья сѣверной сосны, выдержавшія борьбу съ зимними вѣтрами и съ злѣйшимъ своимъ врагомъ — овцой. Ярко выраженная вѣтровая и кустистая форма яйлинскихъ сосенъ ясно свидѣтельствуютъ о той борьбѣ на два фронта, которую приходится вести древесной растительности на Яйлѣ.

Съ Авундскаго сѣдла, съ котораго открывается чудесный видъ на море, весь яйлинскій амфитеатръ, Ай-Петри и все западное Яйлинское плоскогорье, находящееся почти на 100 саж. ниже этой точки, дорога начинаетъ спускаться къ ущелью Авунды. Миновавъ на 16-ой верстѣ большое Яйлинское озеро — дорога открываетъ на 17-ой верстѣ вновь на одно мгновенье видъ на море: въ ущельѣ Авунды, покрытомъ по бокамъ лѣсомъ, появляется какъ будто вставленный въ рамку изъ лѣса Аю-Дагъ, словно плавающий на водѣ, и исчезаетъ сейчасъ же за поворотомъ дороги.

На протяженіи слѣдующихъ трехъ верстъ дорога находится цѣликомъ подъ очарованіемъ Яйлы: то вьется по каменистымъ кручамъ и осыпямъ, то устремляются стрѣлою по яйлинскимъ котловинамъ, мимо становищъ пастуховъ — кошей — и яйлинскихъ



Романовская лѣсная дорога. Видъ на «Красный Камень»  
отъ «Царской Столовой».

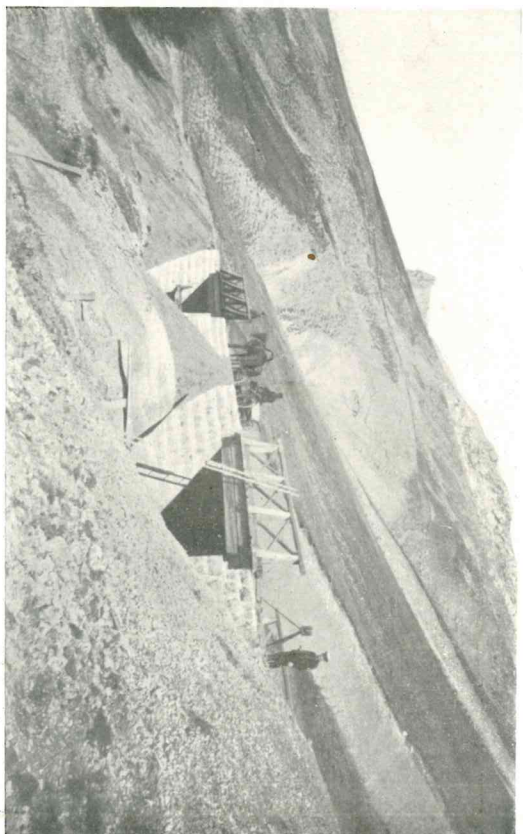


голей. Въ началѣ 20-ой версты дорога неожиданно выбѣгаетъ на южный Яйлинскій обрывъ надъ Гурзуфомъ и передъ глазами открывается сразу поразительной красоты панорама Южнаго берега отъ Аю-Дага до Никитскаго отрога.

Безбрежное море, въ которомъ вдали на востокѣ золотятся Судакскія горы и мысъ Меганомъ, мощный массивъ Аю-Дага, очаровательный Гурзуфъ съ паркомъ и бѣлѣющей мечетью деревни, точно плавающая въ морѣ бѣлая скалы Адаларъ, блестящее зеркало Губонинскаго ставка и суровыя скалы Никитскаго отрога, выдѣляющіяся изъ лѣсной зелени— даютъ картину чарующей прелести, отъ которой трудно оторваться.

Достигнувъ, на гурзуфскихъ скалахъ вновь высоты 679 саж. надъ уровнемъ моря, дорога поворачиваетъ на сѣверъ и начинаетъ спускаться на сѣверный склонъ. Здѣсь въ самомъ же началѣ спуска все вниманіе приковываетъ новая грандіозная картина: передъ взорами разстилается вновь море—на этотъ разъ море кудряваго зеленаго лѣса, заполняющее долину р. Качи и ея притоковъ — Донги и Писары. Съ запада надъ долиной высится вершина Демиръ-Капу; къ востоку на Бабуганѣ вздымается куполь Романъ-Коша, наивысшей вершины Крыма; далеко впереди долина замыкается хребтомъ, отдѣляющимъ Качу отъ Альмы, подходящимъ вплотную къ Бабугану и оканчивающимся горою Чучель; за Чучельскимъ переваломъ виднѣется мрачный массивъ Черной горы и далеко за нимъ выступаетъ окутанный дымкой дали силуеть Чатырь-Дага.

За водораздѣльнымъ хребтомъ, по которому взбѣгаютъ зеленыя волны лѣса, виднѣются темно-



Романовская лѣсная дорога. Участокъ дороги на склонахъ Романъ-Коша.  
Мостъ на 22-й верстѣ.

красныя цѣпи возвышенностей Альминской и Салгирской долинъ и почти совсѣмъ на горизонтѣ проблескиваютъ бѣлыя горы окрестностей Симферополя и Бахчисарая.

Спускаясь по сѣверному склону, дорога почти сейчасъ же врѣзается въ опушку буковаго лѣса, изъ котораго выходитъ подъ Гурзуфскимъ сѣдломъ на склоны Романъ-Коша, чтобы затѣмъ уже окончательно спрятаться въ вѣковой высокоствольной преимущественно буковый лѣсъ.

На 25-ой верстѣ дорога проходитъ по нижнему краю огромной Албачинской поляны, поднимающейся къ самой вершинѣ Романъ-Коша, на которой вблизи дороги лѣснымъ вѣдомствомъ построена лѣсная караулка,—первое жильѣ, на десятки верстъ кругомъ. Отсюда же начинается разработанная пѣшеходная тропа на Романъ-Кошъ.

Спускъ дороги тянется до пересѣченія ею на 27-ой верстѣ р. Біюкъ-Узень. истока р. Качи. Мощный источникъ, дающій начало рѣкѣ, остается влѣво въ нѣсколькихъ саженьяхъ ниже полотна дороги; вправо громоздятся отвѣсные обрывы яйлинскихъ известняковъ, таящіе въ своихъ нѣдрахъ запасы воды, питающіе источникъ.

На начавшемся за р. Біюкъ-Узень подъемѣ дорога подходит на 27-ой верстѣ къ старому заброшенному саду, сохранившему правильные ряды старыхъ фруктовыхъ деревьевъ—свидѣтелю былого существованія здѣсь, на высотѣ 480 саж. надъ уровнемъ моря, высокой культуры. Слѣдуя далѣе, дорога пересѣкаетъ большой оврагъ Катранъ-Суатъ, проходитъ по затерявшейся среди буковаго лѣса рощѣ сосенъ и въ концѣ 30-ой версты выходитъ на Чу-



Романовская лѣсная дорога. Истокъ рѣки Качи, Біюкъ-Узень на 27-й верстѣ.

чельское сѣдло, на высотѣ 537 саж. надъ уровнемъ моря. Сѣдло представляетъ собою почти острое ребро, отдѣляющее верховья Качи и Альмы, поднимающееся на сѣверъ—къ горѣ Чучель, на югъ—къ Бабуганъ-Яйлѣ. На западъ передъ глазами разстлана вся долина Качи, видная въ ясные дни почти до моря, очерченная съ юга главнымъ горнымъ хребтомъ, отроги котораго въ видѣ скалистыхъ кражей Басманъ и Керменъ, какъ будто бы стремятся перегородить долину.

На востокъ высится краса Крыма—Чатырь-Дагъ, а лѣвѣе его, примыкая къ сѣдлу, тянется цѣпь вершинъ Чучели и Черной горы, образующихъ лѣвый склонъ Альминской долины.

Невдалекѣ отъ сѣдла, на склонахъ Чучели находится звѣринецъ Царской охоты, въ которомъ на большой огороженной площади содержатся цѣнные звѣри, акклиматизация и распространение которыхъ въ крымскихъ лѣсахъ признаются желательными: здѣсь живутъ на волѣ олени разныхъ породъ, туры, горные бараны и др.

Спускъ дороги съ Чучельскаго сѣдла къ конечному пункту тянется  $6\frac{1}{2}$  верстѣ и идетъ все время по буковому лѣсу. На этомъ пути дорога дѣлаетъ четыре петли, выходя при этомъ два раза на ребро хребта Біюкъ-Сенонъ, откуда открываются красивые виды на Бабуганъ-Яйлу, Чатырь-Дагъ и котловину, въ которой расположенъ Космо-Даміановскій монастырь, весь утопающій въ зелени.

Обогнувъ на 37-ой верстѣ монастырскую колокольню, дорога подходит, наконецъ, къ Царскому охотничьему дому, расположенному на возвышенности, отдѣляющей главную Альминскую долину



Романовская лѣсная дорога. Дорога въ буковомъ лѣсу на 32-й верстѣ.

отъ монастырскаго притока, и соединяется здѣсь съ шоссеванной дорогою, ведущей въ Алушту.

Таковы тѣ впечатлѣнія, которыя даетъ Романовская дорога, открывающая передъ проѣзжими по ней въ полной мѣрѣ разнообразіе, мощь и красоту крымской природы и вызывающая невольно желаніе о возможно широкомъ, дальнѣйшемъ развитіи этого дивнаго уголка Россіи.



Схематическій планъ  
Романовской лѣсной дороги

