

# СУХУМЪ-КАЛЕ,

ЕГО ДАННЫЯ И ВОЗМОЖНАЯ БУДУЩНОСТЬ;

основанія для осуществленія къ нему желѣзныхъ дорогъ  
черезъ Главный Кавказскій хребетъ и отъ Закавказской ихъ сѣти.

---

ОЧЕРКЪ

Инженера Путей Сообщенія

Н. Андріевскаго.



---

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. С. Балашева и К<sup>о</sup>. Фонтанка, 95.

1895.

## Оглавление.

	СТР.
Предисловіе.	
I. Городъ Сухумъ-Кале и его данныя. . . . .	1
II. Будущность Сухума, какъ лучшей зимней, весенней и осенней климатической станціи и центра самой разнообразной С. Хозяйственной дѣятельности.	5
III. Нужды Сухума. . . . .	20
IV. Значеніе Сухума, какъ весьма важнаго пункта на Черномъ морѣ и Коммерческаго порта для Закавказья и внутренней Россіи. . . . .	28
V. Закавказье и вопросъ о соединеніи его съ внутреннею Россіею желѣзнодорожнымъ путемъ черезъ Главный Кавказскій хребтъ. . . . .	36
VI. О неблагопріятныхъ условіяхъ для проложенія желѣзнодорожныхъ путей въ центральной части Главнаго Кавказскаго хребта. . . . .	40
VII. О преимуществахъ передъ ними желѣзнодорожнаго пути по долинамъ Кубани, Теберды, Чхалты и Кодора съ развѣтвленіями его на Сухумъ и Ново-Сепаци, абсолютныхъ его достоинствъ и основаніяхъ для продолженія его до Царицына. . . . .	45
VIII. О блестящихъ послѣдствіяхъ, для всей Россіи, осуществленія желѣзнодорожнаго пути Царицынъ-Сухумъ съ вѣтвью къ Закавказской ж. дорогѣ. . . . .	57

Приложение

61

Дозволено цензурою, С.-Петербургъ, 15 февраля 1895 г.

## Предисловіе.

---

Путешествуя по Закавказью, я случайно наткнулся на чудный но, къ сожалѣнію, забытый и изолированный отъ остального міра, уголокъ—Сухумъ-Кале; пораженный, какъ и многіе другіе, совершенно исключительными его данными относительно климата и растительности, а также его бухтою и чрезвычайно благоприятными топографическими и прочими условіями для проложенія къ нему желѣзныхъ дорогъ, изъ Закавказья и внутренней Россіи, я настолько заинтересовался имъ, что, несмотря на довольно высокія цѣны на земли, приобрѣлъ нѣсколько десятинъ на такъ называемой первой трапещи, послѣ чего по подробномъ изученіи насущныхъ его нуждъ, считаю небезполезнымъ выпустить настоящій мой посильный трудъ, цѣль котораго,—ознакомить, интересующихся, съ Сухумомъ и дать толчокъ къ тому, чтобы на него и прилегающія къ нему мѣстности, наконецъ, обратили достоподобное вниманіе, какъ на пунктъ, во многіхъ отношеніяхъ важный для Россіи.

**Н. Андріевскій.**

г. Сухумъ-Кале, Дача „Діоскури“  
1895 г.

## I. Городъ Сухумъ-Кале и его данныя.

Городъ Сухумъ-Кале, лежащій почти по срединѣ Черноморскаго побережья Закавказья и на кратчайшемъ продолженіи рѣки Волги къ наиболѣе важному, для Россіи, Черному морю, заслуживаетъ не только скорѣйшаго проложенія къ нему желѣзныхъ дорогъ, неотложно необходимыхъ Закавказью и всей Россіи, но и полного удовлетворенія прочихъ насущныхъ его нуждъ, такъ какъ этотъ, почти забытый и изолированный отъ остальнаго міра, уголокъ обладаетъ несомнѣнно вѣсскими данными для административнаго, сельскохозяйственнаго и торговаго центра богато одаренныхъ природою Абхазіи, Цебелды и Самурзакани, русской Ниццы и чрезвычайно важнаго для Россіи Коммерческаго порта на Черномъ морѣ, въ силу какъ географическаго его положенія, климатическихъ условій и растительности, такъ и замѣчательной его бухты, равной которой, по ея морскимъ качествамъ, нѣтъ на всемъ Юго-Восточномъ берегу Чернаго моря.

Сухумъ, бывшій въ древности, весьма важною Греческою колоніей Діоскури, въ которой нѣкогда стояли многочисленныя римскія войска, въ настоящее время представляетъ собою лишь маленькій, довольно чистенькій и самый симпатичный городокъ Кавказско-Черноморскаго побережья и несмотря на

то, что, какъ оставленный на полный произволъ судьбы, въ войну 1877 года, разоренъ и разрушенъ хозяйничавшими въ немъ Турками и Абхазцами, и на то, что сообщеніе его съ Закавказьемъ и внутреннею Россіей, поддерживается только пароходами, да и то слишкомъ недостаточно заходящими въ его бухту, онъ начинаетъ уже замѣтно оживляться, не только, какъ административный и торговый центръ Сухумскаго Округа, но и какъ чрезвычайно интересный пунктъ на Юго-Восточномъ берегу Чернаго моря, въ климатическомъ отношеніи, лучшее въ Россіи мѣсто зимней, весенней и осенней станціи для слабогрудныхъ и прочихъ больныхъ и совершенно исключительный пунктъ для здоровой и пріятной дачной жизни и вполне успѣшнаго разведенія самыхъ разнородныхъ и весьма рѣдкихъ и цѣнныхъ цвѣтовъ, фруктовыхъ и декоративныхъ деревьевъ, равно какъ и такихъ растений промышленнаго характера, какъ табакъ, виноградъ, ризинусъ, хлопокъ, чай, апельсины, лимоны, оливки и многія другія, культура которыхъ могла бы составить здѣсь весьма выгодное дѣло. Шелководство, пчеловодство и многія душистыя и медицинскія травы, кустарники и деревья могли бы также найти здѣсь весьма и весьма подходящія для себя условія.

Сухумъ съ ближайшими къ нему окрестностями, при краткой и мягкой его зимѣ съ морозами, доходящими всего лишь до 3° и только въ рѣдкихъ случаяхъ, разъ въ теченіи 20—25-ти лѣтъ, до 7° и равномерномъ распредѣленіи влаги по временамъ года, представляетъ собою исключительное мѣсто даже и въ Закавказьѣ, какъ для жизни, такъ и успѣшной дѣятельности по разведенію практически полезныхъ и цѣнныхъ растений, имѣющее свое объясненіе не столько въ географическомъ положеніи Сухума, сколько въ томъ, что онъ съ его огромною бухтою, глубоко врѣзающеюся въ материкъ при всѣхъ прочихъ чрезвычайно благоприятныхъ его условіяхъ, совершенно защищенъ отъ холодныхъ и рѣзкихъ сѣверныхъ вѣтровъ.

Сухумская бухта, имѣющая въ планѣ параболическую форму, хотя и очень обширна, но за весьма рѣдкими исключеніями, всегда спокойна, даже и тогда, когда кругомъ ея бушуютъ бурныя волны, замѣтныя изъ Сухума лишь въ бинокль; съ Востока она замыкается длиннымъ естественнымъ моломъ,—берегомъ, тянущимся верстъ на двадцать пять по вогнутой кривой вплоть до самаго мыса Кодоръ, съ запада прикрывается отмелью-косою, на которой стоитъ Сухумскій маякъ, а съ береговой стороны защищена рядами горъ, выдвинувшихся волнообразно и постепенно возвышающихся, по мѣрѣ приближенія ихъ къ главному Кавказскому хребту, а при такихъ условіяхъ понятно, почему Восточные, Сѣверо-восточные, Сѣверо-западные и западные вѣтры Россіи не имѣютъ доступа къ Сухумской бухтѣ и попадаютъ въ море лишь далеко за ея предѣлами, гдѣ и производятъ бурныя волненія; что же касается южныхъ и въ особенности юго-западныхъ вѣтровъ, то они задуваютъ очень рѣдко, при чемъ изрѣдка лишь развоимаемая послѣдними морская зыбь въ Сухумской бухтѣ, затрудняющая сообщеніе на лодкахъ, пароходовъ съ берегомъ, весьма легко устранима устройствомъ за бывшую турецкою крѣпостью—мола, длиною около 150 сажень, при возведеніи котораго, было-бы также далеко нелишнимъ выкопать за тою же крѣпостью каналъ, стоимость котораго при глинистомъ его грунтѣ, во всякомъ случаѣ вышла бы не велика, а между тѣмъ такой каналъ не только доставилъ бы возможность удобнаго причала судовъ къ его набережной со стороны города, но и сослужилъ бы хорошую службу для свободнаго спуска въ море водъ, быстро стекающихъ, во время ливней, съ сосѣднихъ горныхъ склоновъ и застаивающихся, за неимѣніемъ дальнѣйшаго исхода, на относительно низменной мѣстности, между маякомъ и теперешнимъ городомъ, могущей съ удобствомъ послужить какъ для будущей желѣзнодорожной станціи, такъ и обработки ея подъ разныя культурныя растения.

Защищенный такимъ образомъ отъ холодныхъ и рѣзкихъ вѣтровъ, городъ Сухумъ-Кале съ ближайшими къ нему окрестностями находится въ бассейнѣ горныхъ рѣчекъ Сухумки, Беслетки и Черной, водораздѣлъ котораго или хребетъ такъ называемой первой трапеціи \*) отдѣляетъ Сухумскій бассейнъ отъ болѣе обширнаго, обхватывающаго его бассейна рѣкъ Гумисты и Келласури; самый городъ, расположенъ на покатости къ морю, возвышающейся отъ 12—40 футъ и лежитъ у подножья зеленыхъ горъ окаймляющей его террасы,—первой трапеціи; онъ разбитъ на правильные кварталы съ чистенькими и по преимуществу бѣлыми домиками, утопающими въ растительности и имѣетъ водопроводъ, снабжающій хорошею ключевою водою водоразборные бассейны, при которыхъ устроены фонтаны, а при всемъ томъ, весь канализированъ открытыми канавами, помѣщенными по бокамъ улицъ, проѣзжая часть которыхъ отсыпана изъ морскаго гравія, настолько хорошо укатавшагося, что въ Сухумѣ нѣтъ и помину ни о пыли, ни о такой грязи, какая сплошь и рядомъ встрѣчается въ Тифлисѣ, Кутаисѣ, Владикавказѣ да и вообще во многихъ городахъ нашего обширнаго государства.

Горы, господствующія надъ Сухумомъ и его ближайшими окрестностями, представляютъ собою предгорія Главнаго Кавказскаго хребта, покрытыя сплошь и рядомъ богатѣйшею растительностью, а нерѣдко и вѣковыми лѣсами; ближайшая же къ городу первая трапеція, почти вся усѣяна фруктовыми и декоративными садами, виноградниками и самыми разнообразными плантаціями, начиная отъ кукурузы и до наиболѣе рѣдкихъ и цѣнныхъ подтропическихъ растений, разводимыхъ въ большинствѣ случаевъ пришельцами изъ Россіи, построившими для себя удобныя дачи, съ которыхъ, какъ и со многихъ другихъ пунктовъ Сухума, открываются очень красивые виды на горы, море и т. п.

\*) Ближайшей къ городу и пересѣченной лишь долинами этихъ рѣчекъ да Джановскимъ ущельемъ.

## II. Будущность Сухума, какъ, лучшей, зимней, весенней и осенней климатической станціи и центра самой разнообразной сельско-хозяйственной дѣятельности.

Сухумъ, какъ находящійся въ такихъ чрезвычайно благоприятныхъ обстоятельствахъ и избавленный отъ невыносимаго, во время жаркихъ дней, Ю.-Восточнаго вѣтра, случающагося нерѣдко на Южномъ берегу Крыма и сильно дѣйствующаго на нервы, представляетъ собою весьма рѣдкое и исключительное явленіе, а кромѣ того какъ обладающій еще и всѣми необходимыми условіями относительно воздуха, воды и почвы и не имѣющій себѣ равныхъ соперниковъ въ Россіи, заслуживаетъ особаго къ нему вниманія и въ климатическомъ отношеніи, при условіи лишь должнаго приложенія къ нему человѣческихъ рукъ для приведенія въ полный порядокъ и гармонію этихъ трехъ факторовъ здоровья, безъ чего ни одна мѣстность, какъ бы она ни была богато одарена природою, не можетъ считаться вполне совершенною.

Еще въ 1881 году извѣстный Вирховъ, побывавшій въ Сухумѣ, при возвращеніи своемъ съ археологическаго съѣзда въ Тифлисѣ, предрекъ Сухуму будущность Ниццы, а впоследствии имъ интересовались и такія авторитетныя лица,

какъ Боткинъ, Бутлеровъ, Остроумовъ и многіе другіе, и правду сказать, совсѣмъ не напрасно, такъ какъ Сухумъ—самое настоящее мѣсто для климатической станціи, лучше котораго ничего нѣтъ въ Россіи, и при должномъ лишь его благоустройствѣ, несомнѣнно, далеко могъ бы оставить за собою Ялту, которая, благодаря своей живописности и центральному ея положенію на южномъ берегу Крыма, хотя и всегда будетъ привлекать къ себѣ множество прїѣзжихъ,—тѣмъ не менѣе какъ климатическая станція оставляетъ желать много большаго, ибо собственно хорошимъ въ ней временемъ для больныхъ можетъ считаться только осень; зимою же, какъ и весною, въ Ялтѣ слишкомъ часты продолжительные морскіе туманы и рѣзкіе переходы отъ тепла къ холоду, а лѣтомъ хотя и изрѣдка, но задуваютъ такіе юго-восточные вѣтры, которые раздражаютъ нервы и дѣлаютъ, при высокой температурѣ, невыносимымъ существованіе; отъ прочихъ вѣтровъ Ялта также не защищена, а вслѣдствіе разводимыхъ ими волненій въ ея бухточкѣ, неизбѣжны—частые перерывы въ купаніяхъ, которыя и сами по себѣ не важны, такъ какъ берегъ крутъ, дно усѣяно камнями и вода, при значительной глубинѣ недостаточно нагрѣвается, а при всемъ томъ впадающія въ Ялтѣ рѣчки сносятъ къ морю всевозможные отбросы и нечистоты какъ съ самого города, такъ и ближайшихъ къ нему деревень, что дѣлаетъ воду надолго грязною, какъ послѣ дождей, такъ и во время прибоевъ, возвращающихся все къ берегу. Такіе вѣтры, влекущіе за собою зимою и весною частыя перемѣны погоды, разумѣется, не могутъ не отзываться вредно на здоровьѣ больныхъ, находящихся въ Ялтѣ, а въ особенности на такихъ, какъ слабогрудые и чахоточные, тогда какъ въ Сухумѣ ни о чемъ подобномъ не можетъ быть и рѣчи, ибо зима здѣсь теплая, мягкая и довольно ровная, а вѣтры за исключеніемъ лишь весьма рѣдкихъ южныхъ, юго-западныхъ да иногда прорывающихся изъ Беслетскаго ущелья, но попадающихъ не въ

Сухумъ а въ его предмѣстье, называемое Солдатскою слободкою, можно утвердительно сказать, совершенно отсутствуютъ.

О свойствахъ Сухумской зимы имѣются данныя, наблюденныя П. Е. Татариновымъ\*) за время шести слишкомъ лѣтъ, а именно съ 1886 по 1892 г., съ семью вошедшими въ нихъ зимами, изъ коихъ одна, а именно 1892 г. была совершенно исключительною, по случившейся въ теченіе ея крайне низкой температуры для Сухума—7°, въ ночь съ 13 на 14 Января; такой морозъ до того былъ лишь въ началѣ семидесятыхъ годовъ т.-е. слишкомъ 20 лѣтъ тому назадъ и возможенъ лишь въ чрезвычайно рѣдкихъ случаяхъ, когда сѣвернымъ вѣтрамъ Европейской Россіи удается перевалить черезъ главный Кавказскій хребетъ, возвышающійся надъ Сухумомъ на высоту свыше 9,000 футъ, для чего требуется особенная сила, интенсивность и широкое распространеніе полярныхъ вѣтровъ на огромную высоту атмосферы, отъ которыхъ слѣдуетъ, конечно, отличать болѣе легкія мѣстныя материковыя теченія т.-е. такіа сѣверныя и сѣверо-восточныя, которыя бываютъ преимущественно зимою, начинаются обыкновенно послѣ заката солнца и продолжаются до его восхода; но всѣ такіа теченія, какъ исходящія отъ горъ, отличаются особенною теплотою; съ появленіемъ ихъ, температура, несмотря на закатъ солнца, повышается на нѣсколько градусовъ, при чемъ ночной ея минимумъ даже при совершенно ясномъ небѣ бываетъ не высокъ, благодаря чему, т.-е. такому теченію, которое поднялось среди ночи съ 13 на 14 Января 1892 года, бывшій въ началѣ этой ночи морозъ въ 6°, 5 Р. къ утру упалъ до 3°, 2.

За все время въ теченіи семи зимъ, наблюденныхъ П. Е. Татариновымъ не было ни одного дня безъ оттепели, такъ какъ температура среди дня всегда была выше нуля.

\*) На его дачѣ, находящейся вблизи моря въ 2½ верстахъ отъ Сухума по Восточному берегу Сухумской бухты.

Температура же ниже нуля, ночью, утромъ или вечеромъ была всего 33 раза, что составляетъ въ среднемъ по 5 дней на каждую изъ 7 зимъ, при чемъ пришлось на Январь 18 дней, Февраль—10 дней и Мартъ—5 дней.

Низшія температуры по Реомюру были:

въ 1886 г.	Январь	+ 0°, 70
" 1887 "	Февраль	— 4°
" 1888 "	Январь	— 1°, 60
" 1889 "	Январь	— 0°, 8
" 1890 "	Январь	— 2°, 20
" 1891 "	Февраль	— 2°
и " 1892 "	Январь	— 6°, 50

При нѣкоторой обширности каждаго сада и разнообразіи его рельефа всегда можно подыскать въ немъ мѣста болѣе защищенныя и теплыя, равно какъ и наиболѣе холодныя; холодъ скорѣе всего можетъ оказаться въ низменныхъ и сырыхъ, наиболѣе удаленныхъ мѣстахъ отъ защиты ихъ горами, хотя бы такія части и были ближе къ никогда незамерзающему морю, температура котораго въ теченіе всѣхъ упомянутыхъ зимъ не спускалась ниже +6°; наиболѣе теплыми могутъ считаться мѣста, прилегающія къ горамъ, а также нѣкоторыя ущелья, такъ напримѣръ въ саду П. Е. Татарина въ морозную ночь съ 13 на 14 Января, наименьшая температура въ наилучше защищенныхъ мѣстахъ была не ниже—4 Р., тогда какъ въ низменныхъ его частяхъ она доходила до—6°, 50 и даже до 7°, а благодаря такой разницѣ отъ 2°, 5—3° и произошелъ вредъ, причиненный нѣкоторымъ подтропическимъ растеніямъ, находившимся безъ соотвѣтвеннаго имъ прикрытія; о растеніяхъ, которыя могутъ свободно и съ большимъ успѣхомъ разводиться въ Сухумѣ, съ акклиматизаціей ихъ и въ прочихъ подходящихъ къ нему мѣстностяхъ, интересующіеся этимъ вопросомъ могутъ найти подробныя и обстоятельныя указанія въ статьѣ П. Е. Тата-

ринова—„Шестилѣтніе опыты въ Сухумѣ“, помѣщенной въ журналѣ Вѣстникъ Садоводства, плодоводства и огородничества, органѣ Императорскаго Россійскаго Общества Садоводства за 1892 годъ.

Если не считать такихъ исключительныхъ въ Сухумѣ морозовъ, какъ бывшій въ ночь съ 13 на 14 Января 92 г., то обыкновенная зима, по даннымъ П. Е. Татарина, можетъ быть охарактеризована слѣдующимъ образомъ:

Средняя температура зимы (Декабрь, Январь, Февраль)+6°, а абсолютный минимумъ отъ +0°, 70 до—2°, 50 и рѣдко доходитъ до—4°, появляясь то въ Январѣ, то въ Февралѣ. Земля въ Сухумѣ никогда не замерзаетъ и только въ морозныя ночи, которыя почти всегда бывають при большомъ снѣгѣ, слегка покрывается твердою корою, далеко не доходящею однакожь до корней растеній и оттаивающею всегда среди дня.

Снѣгъ бываетъ почти каждую зиму и изъ семи упомянутыхъ зимъ, только одна была совершенно безснѣжною, обыкновенно же снѣгъ выпадаетъ не болѣе 2-хъ разъ во всю зиму и держится каждый разъ отъ одного до пяти дней.

Среднія температуры прочихъ временъ года:

Весны т. е. Марта, Апрѣля и Мая . . .	11°, 50 Р.
Лѣта т. е. Іюня, Іюля и Августа . . .	18°, 60 "
Осени т. е. Сентября, Октября и Ноября .	13°, 80 "
и всего года . . . . .	12°, 50 "

изъ чего можно заключить, что весна и осень имѣють достаточно теплоты для успѣшнаго развитія большинства растеній и что періодъ этого развитія весьма продолжителенъ.

Въ Сухумѣ какъ и вообще на юговосточномъ берегу Чернаго моря ежегодно выпадаетъ огромное количество влаги въ видѣ дождей, а именно отъ 1200 до 1500 и даже до 2000 мм, изъ коихъ:



21%	приходится на зиму съ приблизит. числомъ дождей	32
22%	„ „ весну „ „ „ „	38
30%	„ „ лѣто „ „ „ „	31
и 27%	„ „ осень „ „ „ „	29

и общимъ ихъ числомъ въ году 130, а изъ этого можно уже усмотрѣть, что кромѣ довольно равномернаго распредѣленія влаги по временамъ года, выпадающей въ видѣ дождей, относительное количество ея въ періодъ растительности, т. е. въ теченіи весны, лѣта и осени, болѣе чѣмъ въ зимнее время. Благодаря климатическимъ условіямъ, какими обладаетъ Сухумъ, онъ даже и въ настоящее время, посѣщается какъ больными, такъ и здоровыми, которые и размѣщаются въ трехъ небольшихъ гостинницахъ, да по частнымъ квартирамъ; пріѣзжающіе въ Сухумъ часто бываютъ издалека, но число ихъ пока еще не очень велико, несомнѣнно, что оно было бы гораздо больше, если бы не боязнь многихъ передъ морскими путешествіями; съ проведеніемъ же къ Сухуму вполне удобныхъ путей сообщенія, конечно, съѣздъ значительно увеличился бы, при чемъ, по мѣрѣ спроса на помещенія, не замедлили бы появиться и новыя гостинницы и меблированныя комнаты и отдѣльныя дачи, такъ какъ здѣсь, какъ и въ Ялтѣ возгорѣлась бы строительная горячка, которая, могла бы дойти до громадныхъ размѣровъ, въ особенности при увѣренности, что Сухумъ уже не будетъ болѣе предоставленъ на разгромленіе подобное тому, какое неизвѣстно почему, было допущено въ войну 1877 года.

Окресности Сухума, какъ и климатическія его условія, растительность и живописность многихъ видовъ, также не оставляютъ желать большаго, а такія экскурсіи, какъ по дачамъ и болѣе замѣчательнымъ ихъ садамъ, по ровной, какъ зеркало, Сухумской бухтѣ, а также къ Венеціанскимъ воротамъ, рѣчкамъ Маджаркѣ, Келласури и Кодоръ, монастырямъ Н. Афонъ и Дранды, къ с. Ольгинскому въ Цебелдѣ

и къ Цебелдинскому обвалу на р. Амткель и т. п., могли бы доставить истинное наслажденіе. Воздухъ въ Сухумѣ чистъ, достаточно насыщенъ озономъ и водяными парами, а при всемъ томъ постоянно провѣтривается правильными теченіями, попеременно идущими то съ моря, то съ горъ; чистота и прозрачность его изумительны и доходятъ до того, что иногда по утрамъ и вечерамъ изъ Сухума не только отчетливо виднѣются Батумскія и Аджарскія горы и горы Главнаго Кавказскаго хребта съ его вершиною Эльборусъ, но даже и Трапезундскія, лежащія напротивъ Сухума на разстояніи отъ 300—400 верстъ. Такое явленіе обуславливается, главнымъ образомъ, сравнительно малою степенью влажности и обыкновенно имѣетъ мѣсто лѣтомъ, пока море не сильно еще нагрѣлось солнечными лучами.

Съ Апрѣля и по Октябрь въ Сухумѣ господствуютъ два совершенно правильно чередующіеся теченія воздуха, представляющихъ собою дѣйствительный вентиляторъ и ассенизаторъ Сухума; теченія эти приносятъ громадную пользу, какъ пробѣгающія чистыя пространства, не содержащія ни малѣйшей пыли и уносящія накопляющіяся въ городѣ испаренія.

Хотя въ Сухумѣ, въ лѣтніе жаркіе дни, термометръ и показываетъ 40° Р. на солнцѣ, что, впрочемъ, бываетъ не такъ уже часто, но особенной жары, которая была бы невыносимой, въ немъ не ощущается, вслѣдствіе того, что воздушныя югозападныя теченія производятъ, до 3 часовъ по полудни, легкія и пріятныя дуновенія, дѣйствующія самымъ освѣжающимъ образомъ.

Какъ уже было упомянуто весь городъ канализированъ открытыми канавами и снабженъ хорошою водою изъ ключей ущелья рѣчки Сухумки, что же касается до морской воды, то въ ряду прочихъ климатическихъ условій Сухума, она занимаетъ далеко не послѣднее мѣсто.

Сухумская бухта по своимъ размѣрамъ больше всѣхъ бухтъ Кавказско-Черноморскаго побережья, ширина ея воротъ

около 35 верствъ, а впадающія въ нее рѣчки, по количеству, доставляемой ими прѣсной воды, занимаетъ мѣсто въ слѣдующемъ порядкѣ: Келласури, Маджарка, Беслетка, Черная и Сухумка, изъ коихъ послѣдняя протекаетъ черезъ самый городъ и въ предупрежденіе наводненій подраздѣлена, въ предѣлахъ города, на три отдѣльныхъ рукава; Беслетка же, впадающая на границѣ города съ его предмѣстьемъ Солдатскою слободкой, искусственно канализирована. Обѣ эти ближайшія къ Сухуму рѣчки оказываютъ самое ничтожное вліяніе на раствореніе солей, которыми морская вода достаточно полно насыщена, а судя по физиологическому ея дѣйствию на нѣкоторыхъ, въ ней надо предполагать кромѣ брома и присутствіе іода.

Дно бухты у городскихъ береговъ, мѣстами покрыто крупнымъ гальшомъ, но есть и такія мѣста, гдѣ оно совершенно песчанное и слѣдовательно вполне удобное для купаній безъ обуви; глубина бухты у береговъ почти вездѣ одинакова и на разстояніи около 3-хъ саж. отъ берега уже превышаетъ ростъ человѣка.

Продолжительность Сухумскаго купальнаго сезона считается съ Апрѣля по Октябрь, но настоящіе любители продолжаютъ купаться и въ Октябрѣ.

Лѣтомъ колебанія температуры воды въ Сухумской бухтѣ незначительны и обыкновенно въ жаркій день 22° Р. съ пониженіемъ къ утру слѣдующаго дня лишь до 18°, случающіяся же иногда быстрыя ея пониженія происходятъ въ связи съ испареніями выпавшихъ дождей, но и то только съ поверхности моря, ниже которой на  $\frac{3}{4}$  аршина и того менѣе, вода уже значительно теплѣе.

Высота волны рѣдко доходитъ до 1-й сажени, да и то по большей части зимою, лѣтомъ же морскіе прибои чрезвычайно рѣдки, а легкая волна, безъ сомнѣнія, даже очень пріятна купающимся.

Верхній слой почвы Сухума состоитъ по преимуществу изъ болѣе или менѣе тонкаго наноснаго слоя чернозема, смѣшаннаго съ камешками, которыхъ все больше и больше попадаетъ, по мѣрѣ приближенія къ морю, береговая же полоса заключаетъ, главнымъ образомъ, гравій съ пескомъ.

Подъ верхнимъ наноснымъ слоемъ, въ большинствѣ случаевъ, находится грунтовая вода, задерживаемая глинистою подпочвою, имѣющею покатость къ морю; глубина, на которой показывается грунтовая вода, не вездѣ одинакова, но въ общемъ, тѣмъ менѣе, чѣмъ ближе къ морю.

Грунтовая вода чиста, холодна и мало содержитъ воздуха, а горизонтъ ея то поднимается, то опускается, смотря по количеству атмосферныхъ осадковъ и состоянію моря; во время значительныхъ прибоевъ уровень воды въ ближайшихъ къ морю колодцахъ поднимается, а если при этомъ вода выбрасывается еще на берегъ, то она просачивается чрезъ грунтъ въ колодцы и дѣлаетъ ихъ воду соленною до тѣхъ поръ, пока грунтовая вода вмѣстѣ съ морскою не сойдетъ въ море.

На западъ отъ города, въ мѣстности относительно низкой и находящейся между бывшею Турецкою крѣпостью и маякомъ, глина, мѣстами, прямо выходитъ на поверхность, по береговой же ея полосѣ, съ теченіемъ времени отъ морскихъ прибоевъ образовались песчанно-гравелистыя дюны, которыя еще болѣе способствуютъ застою здѣсь воды. Во времена турецкаго владычества Сухумская крѣпость имѣла водопроводъ изъ ключей Джановскаго ущелья, а вся прилегающая къ ней мѣстность, возвышающаяся надъ уровнемъ моря всего лишь около 2 арш. сплошь была покрыта культурною растительностью и садами, при чемъ не было и помину о какихъ то застояхъ воды, такъ какъ прорѣзывавшія ея рѣчки совершенно свободно выводили всю лишнюю воду, но съ теченіемъ времени, рѣчки эти засорились или умышленно были засорены покидавшими Сухумъ Турками и Абхазцами, вслѣдствіе чего р. Черная и отклонилась отъ своего первоначаль-

наго кратчайшаго пути къ морю на длину въ  $2\frac{1}{2}$  раза большую, чѣмъ этотъ послѣдній, а ручей, вытекающій изъ Джановскаго ущелья, сдѣлался настолько болотистымъ и застойно-гниющимъ, что и получилъ отъ мѣстныхъ жителей названіе рѣчки Гнилушки, засорившееся русло которой и по сейчасъ можно видѣть у моста на шоссе изъ Сухума въ монастырь Н. Афонъ, а при такихъ только что упомянутыхъ обстоятельствахъ нѣтъ ничего и удивительнаго, что на всей этой мѣстности между маякомъ, крѣпостью и подошвой первой трапеціи да еще при глинистой подпочвѣ, образовались застои воды, которые съ уничтоженіемъ крѣпостнаго водопровода, разрушеннаго Турками и породили въ нашихъ войскахъ, занявшихъ турецкую крѣпость и пившихъ эту застойную воду, сильную заболѣваемость лихорадками, составившими Сухуму слишкомъ печальную славу далеко за его предѣлами, тогда какъ для свободнаго выхода всѣхъ этихъ водъ, достаточно направить р. Черную по ея естественному прежнему руслу т. е. по кратчайшему пути отъ дачи Г. Ацыбушева къ бывшей крѣпости, отъ вѣтвю къ этому руслу-каналу отъ Джановскаго ущелья, послѣ чего слѣдовало бы, оставивъ лишь свободное мѣсто для будущей желѣзнодорожной станціи, раздать всѣ эти земли частнымъ лицамъ безвозмездно или, по крайней мѣрѣ, на болѣе облегченныхъ началахъ, съ обязательствомъ лишь въ опредѣленный короткій срокъ спустить воду со своихъ участковъ канавами въ новыя русла рѣчки Черной и Джановскаго ручья, предлагаемыхъ мною въ видѣ каналовъ, въ которые могли бы заходить по крайней мѣрѣ хоть каботажныя, мелко сидяція суда, вмѣсто всего того, какъ теперь, когда вся эта мѣстность мало того, что приноситъ ничтожный доходъ городу, но и безусловно вредна ему, будучи темнымъ пятномъ на свѣтломъ фонѣ Сухума, да выгономъ для буйволовъ и другихъ домашнихъ животныхъ, отъ которыхъ фруктовые, декоративные и прочіе весьма цѣнные сады, постоянно находятся въ опасности и въ виду которой,

казалось бы, мѣстная администрація могла бы, наконецъ, додуматься до переселенія выгоновъ на другое болѣе подходящее имъ мѣсто, какимъ на примѣръ и могла бы съ удобствомъ послужить широкая долина р. Беслетки.

Съ возстановленіемъ и урегулированіемъ руселъ Черной и Гнилушки увеличеніемъ ихъ уклона кратчайшимъ ихъ направлениемъ и съ устройствомъ боковыхъ къ нимъ канавокъ, всѣ такіе застои конечно исчезли бы безслѣдно, а вмѣстѣ съ ними разъ и на всегда былъ бы поконченъ совершенно праздный разговоръ о пресловутыхъ Сухумскихъ болотахъ и лихорадкахъ, составившихъ нѣкогда печальную, но совершенно незаслуживаемую имъ нынѣ славу, такъ какъ вслѣдствіе многихъ предпринятыхъ мѣръ, характеръ его совершенно измѣнился. Несомнѣнно, что Сухумъ съ его мягкимъ, здоровымъ климатомъ, роскошною растительностью и прочими благоприятными его условіями для жизни и дѣятельности всегда былъ бы гнѣздомъ лихорадокъ, если бы наконецъ не взялись бы за существенно необходимыя работы по расчисткѣ его мѣстностей и спуску застойныхъ водъ, уничтоженіе сорныхъ травъ, выкашивание и сжиганіе сильно разрастающихся однолѣтнихъ папоротниковъ, гниющихъ по опаденіи, а также за обработку земель, которая къ тому же, не только способствуетъ оздоровленію мѣстности, но и очень хорошо здѣсь оплачивается результатами, получаемыми отъ культуры многихъ весьма разнообразныхъ прибыльныхъ промышленныхъ растений, за что, впрочемъ и давно слѣдовало приняться, въ видахъ устраненія такого печальнаго положенія, какое имѣло мѣсто почти вплоть до самой войны 1877 г. и которое къ счастью наконецъ уже миновало безвозвратно, такъ какъ вслѣдъ за Турецко-Абхазскимъ погромомъ, разрушенный и зараженный трупами Сухумъ сталъ приводиться въ порядокъ, городъ пообчистился и осушился, владѣльцы пригодныхъ участковъ, розданныхъ еще въ 1860 году подъ названіемъ санитарныхъ, принялись за ихъ обработку, а вызванные, желающіе занять

мѣста покинувшихъ коренныхъ жителей Абхазіи и Цебелды, образовали русскія, нѣмецкія и греческія поселенія, при чемъ край сталъ постепенно оживляться; новоприбывшіе колонисты, уничтоживъ поросли, равно какъ и папоротники и прочія сорныя травы и спустивъ застойныя воды, принялись за посѣвы кукурузы, табаку и другихъ растений, а пригородные санитарные участки покрылись фруктовыми и декоративными садами, виноградниками и самыми разнородными плантаціями. Участки эти, сослуживъ дѣйствительную службу по оздоровленію окрестностей Сухума, въ настоящее время охотно покупаются по довольно высокимъ цѣнамъ, при чемъ Сухумъ съ его ближайшими окрестностями измѣнился до неузнаваемости и при томъ настолько, что не только тотъ, кто былъ въ немъ въ концѣ 60-хъ и въ 70-хъ годахъ, но и кто его видѣлъ лѣтъ шесть тому назадъ, изумился бы совершенному его перерожденію; лихорадки, прославившія Сухумъ, благодаря, главнымъ образомъ, печальному эпизоду съ нашими войсками занявшими крѣпость, послѣ владычества турокъ, почти совсѣмъ отошли въ прошлое; съ каждымъ годомъ онѣ становятся все рѣже и рѣже и если еще и случаются, то больше въ жаркіе Іюльскіе и Августовскіе дни да и то, по преимуществу, у простонародья, неумѣреннаго на пищу, плоды и питье, лежащагося на сырую землю и неберегущагося при закатахъ солнца, вслѣдъ за которыми въ воздухъ наступаетъ довольно рѣзкая переменна, но благодаря которой въ Сухумѣ никогда не бываетъ такъ душно, какъ напримѣръ, въ Батумѣ, а наоборотъ по вечерамъ наступаетъ пріятная прохлада, свѣжесть которой даетъ возможность полного наслажденія.

Бывшіе санитарные участки, какъ уже упомянуто, нынѣ представляютъ собою дачи съ фруктовыми и декоративными садами и самыми разнородными плантаціями, начиная отъ кукурузы и до наиболѣе цѣнныхъ и самыхъ рѣдкихъ подро-

пическихъ деревьевъ \*) и кустарниковъ, Гарлемскихъ и римскихъ гіацинтовъ и другихъ луковичныхъ растений, пальмъ, азалий, камелій, самыхъ разнообразныхъ розъ, цвѣтущихъ на открытомъ воздухѣ почти круглый годъ, а также рѣдкихъ столѣтниковъ; магнолій, туй, кипарисовъ, чинаровъ, лавровъ, лавровишенъ, японской мушмалы, эвонимусовъ (Бересклетовъ) эйкалиптовъ, платановъ, павлоній, серебристыхъ и другихъ кленовъ, разныхъ видовъ акацій \*\*) и многихъ другихъ растений, какъ вѣчнозеленыхъ, такъ и съ опадающими листьями.

Изъ числа такихъ садовъ наиболѣе достопримѣчательными являются: садъ Синопъ, разведенный бывшимъ Начальникомъ Сухумскаго округа, Введенскимъ и нынѣ принадлежащій Великому Князю Александру Михайловичу \*\*\*), Ботаническій, П. Е. Татаринова, и извѣстнаго Московскаго садовода Ф. Ф. Ноева, приобрѣвшаго въ 1889 году вблизи моря около 7 десятинъ для размноженія гіацинтовъ и другихъ луковичныхъ растений а также испытанія культуръ такихъ растений, какъ напримѣръ, камеліи, лиліи, самые интересные виды акацій, лавры и многія другія растения, требующіяся изъ его садоваго заведенія въ Москвѣ \*\*\*\*).

Начало культуръ гіацинтовъ положено Ноевымъ осенью 1889 года посадкою присланныхъ изъ Москвы отцвѣтшихъ гіацинтовыхъ дѣтокъ, а также выписанныхъ изъ Голландіи (Гарлемъ, Розенкранцъ) луковицъ, надрѣзанныхъ до посадки ихъ на участокъ около 2-хъ десятинъ съ ровною и годною для этой цѣли почвою, состоящею изъ тяжелой глины, пе-

\*) Зимующихъ здѣсь или прямо на воздухъ или съ большимъ или меньшимъ ихъ прикрытіемъ.

\*\*) Изъ которыхъ очень красивая акація *julibrissin* цвѣтетъ въ іюнѣ мѣсяцѣ.

\*\*\*) Изъ питомниковъ котораго можно выписывать самыя замѣчательныя растенія.

\*\*\*\*) См. статья П. Е. Татаринова—Грунтовая культура луковичныхъ растений въ Сухумѣ-Кале. Вѣстникъ И. Р. О. Садоводства 1892 г.

рекопанной и перепаханной съ пескомъ близъ лежащаго морскаго берега и осушенной выкопкою канавъ.

Впослѣдствіи такой способъ разведенія гіацинтовъ Ф. Ф. Ноевъ мало по малу замѣнилъ отдѣленіемъ дѣтокъ отъ выросшихъ, уже въ Сухумѣ, луковицъ, а также разведеніемъ луковицъ изъ сѣмянъ. Луковицы остаются въ грядахъ до конца Іюня, послѣ чего вынимаются и готовые изъ нихъ для гонки отсылаются въ Москву, а остальные складываются въ особо устроенныхъ сараяхъ до посадки вновь въ гряды въ концѣ Сентября и въ Октябрѣ.

Большинство культивируемыхъ Ноевымъ луковицъ становятся годными къ гонкѣ черезъ 2 года послѣ посадки ихъ дѣтокъ и только незначительная часть черезъ 3 года. Въ 1892 году г. Ноевъ уже получилъ до 10,000 зрѣлыхъ луковицъ, а въ 1893 году надѣялся получить ихъ до 100 тысячъ, изъ числа коихъ 20 т. римскихъ и 80 т. голландскихъ, при чемъ еще въ 1892 году, какъ самъ Ноевъ, такъ и Московская публика имѣла возможность вполне оцѣнить достоинство Сухумскихъ луковицъ \*) и огромное ихъ преимущество передъ заграничными, заключающимся въ томъ, что Сухумскіе гіацинты способны къ цвѣтенію на 3, 4 недѣли ранѣе заграничныхъ, обладаютъ большею силою и плотностью, дающею цвѣтокъ необыкновенной плотности, силы и величины, вслѣдствіе чего нерѣдко одна луковица выпускаетъ 3, 4 и 5 составовъ, а бывали даже случаи, что послѣ перваго цвѣтенія луковица настолько сохраняла силы, что по срѣзкѣ перваго цвѣтенія зацвѣтала вторично спустя 2 или 3 недѣли.

Культура гіацинтовъ и другихъ луковицъ, судя по ея началу, обѣщаетъ такія выгоды Ноеву, что онъ намѣренъ ее расширить, для чего и заарендовалъ на 9 лѣтъ 15 десятинъ

\*) 12 Ноября 1892 г. въ засѣданіи Имп. Росс. Общества Садоводства онъ получилъ за выставленную имъ коллекцію Сухумскихъ луковичныхъ цвѣтовъ золотую медаль.

съ подходящею почвою близъ принадлежащей имъ дачи; производствомъ собственныхъ гіацинтовъ, Ноевъ надѣется съ теченіемъ времени совсѣмъ избѣжать выписки ихъ луковицъ изъ за границы, на что имъ, обыкновенно, расходовалось до 10 т. рублей.

Культура Тюльпановъ и гентскихъ глдіалюсовъ ведется, столь же успѣшно, какъ и культура гіацинтовъ, но только въ значительно меньшихъ размѣрахъ, несмотря на то, что и эти растенія имѣютъ тѣ же преимущества передъ заграничными.

Кромѣ луковицъ, г. Ноевъ также успѣшно занимается культурами лилій, камелій, индійскихъ азалий, лавровыхъ деревьевъ и выводомъ изъ сѣмянъ большаго количества пальмъ; онъ отыскалъ въ мѣстныхъ лѣсахъ одинъ видъ дикой розы, служащей отличномъ подвоемъ для прививки сортовыхъ розъ, который имѣетъ значительныя преимущества предъ *Rosa canina*, а также извлекаетъ выгоды изъ отправленія въ Москву большихъ партій лавровыхъ вѣтокъ, идущихъ на вѣнки и букеты и нарѣзываемыхъ въ принадлежащихъ г. Сухуму лѣсахъ съ уплатою по 20 к. съ пуда.

### III. Нужды Сухума.

Къ числу существенныхъ нуждъ Сухума слѣдуетъ отнести кромѣ необходимости скорѣйшаго проведенія къ нему желѣзныхъ дорогъ изъ Закавказья и внутренней Россіи и устройства въ его бухтѣ коммерческаго порта, также осушеніе мѣстности между крѣпостью и маякомъ, введеніе городского положенія и организацію кредита и правильной раздачи земель въ его окрестностяхъ на болѣе облегченныхъ условіяхъ, съ устраненіемъ существующей тамъ рутины и тормаженія по полученіи этихъ земель, а все это, конечно, не могло бы не способствовать успѣшному росту Сухума; устройство въ самомъ городѣ хорошо организованной метеорологической станціи, разумѣется, также необходимо для постоянного опубликованія наблюденій съ цѣлью ознакомленія публики и больныхъ съ Сухумскимъ климатомъ, единственнымъ въ своемъ родѣ въ цѣлой Россіи и какъ обладающимъ всѣми достоинствами вполне здороваго горно-приморскаго воздуха. На Кавказѣ имѣются метеорологическія станціи въ такихъ, напримеръ, мѣстахъ какъ Поти и Шуша, которымъ по ихъ климатическимъ условіямъ никогда не придется играть роли въ исцѣленіи человѣческихъ недуговъ, тогда какъ въ Сухумѣ, къ которому съ нѣкоторыхъ поръ стекаются больные съ разныхъ концовъ Россіи, все еще ничего не сдѣлано для его

рекомендаціи; за отсутствіемъ официальныхъ данныхъ нелишнимъ будетъ привести здѣсь свѣдѣнія о средней температурѣ всѣхъ четырехъ временъ года по даннымъ, собраннымъ бывшимъ смотрителемъ Сухумскаго Горскаго училища В. Мачаваріани и сообщеннымъ докторомъ Ковальскимъ въ отпечатанной имъ брошюрѣ „Опытъ климатологии Сухума, какъ зимней станціи для грудныхъ больныхъ“.

Данныя эти, выведенныя изъ термометрической таблицы за время съ 12 Сентября 1885 г. по 1 Октября 1886 г., выражаются слѣдующими цифрами:

Средняя температура весны . . . . .	9°, 50 Р.
” ” лѣта . . . . .	11°, 66 ”
” ” осени . . . . .	8°, 66 ”
” ” и зимы . . . . .	7°
а цѣлаго года . . . . .	10°, 50 ”

Среднее годовое барометрическое давленіе 765, а средняя относительная влажность лѣтомъ 80 и зимою 65; влажность лѣтомъ потому больше, что въ Сухумѣ водяные пары постоянно несутся попеременно воздушными теченіями то съ моря, то съ горъ, а кромѣ того въ лѣтнее время интенсивность солнечныхъ лучей вызываетъ испаренія грунтовой воды, чрезвычайно быстро улетающей, благодаря близости ея къ поверхности земли; зимою же влажность уменьшается какъ вслѣдствіе болѣе слабого нагрѣванія почвы солнечными лучами, такъ и потому, что сѣверныя теченія воздуха препятствуютъ притоку съ моря водяныхъ испареній.

Само сабою разумѣется, что наблюденія одного года не даютъ полнаго представленія о постоянствѣ климата какой бы то ни было мѣстности, и что на это требуется обыкновенно цѣлый рядъ многолѣтнихъ изслѣдованій, тѣмъ не менѣе приведенныя данныя, какъ и данныя П. Е. Татарина, наблюденныя имъ на В. берегу Сухумской бухты, довольно приблизительно освѣщаютъ дѣйствительность, такъ какъ всѣ

годы въ Сухумѣ въ атмосферномъ отношеніи довольно однообразны, а случающіяся отступленія отъ вышеприведенныхъ нормъ, по словамъ доктора Ковальскаго бывають чрезвычайно рѣдко;

Все изложенное сейчасъ относительно главнѣйшихъ климатическихъ факторовъ относится къ самому городу Сухуму, но не ко всѣмъ его окрестностямъ, и конечно менѣе всего къ его предмѣстью Солдатской слободѣ, расположенной на лѣвомъ берегу р. Беслетки и приходящейся противъ самого ея ущелья, изъ котораго ночные довольно свѣжіе вѣтры бывають сильны и порывиты подобно вѣтрамъ, господствующимъ и въ ущельѣ р. Гумисты, а вслѣдствіе такихъ вѣтровъ жители этой слободки и подвергаются часто простудамъ и лихорадкамъ, равно какъ и нижніе чины мѣстнаго батальона, казармы и хозяйство котораго помѣщены какъ разъ на самомъ главномъ теченіи вѣтра, попадающаго сначала въ долину р. Беслетки, а затѣмъ заламывающагося въ ней такъ, что по отраженіи онъ дуетъ на Солдатскую слободку въ сѣверномъ направленіи.

Придерживаясь климатической классификаціи Вебера (см. Л. Бертенсонъ и Н. Воронихинъ изданіе 1894 г. стр. 152). докторъ Ковальскій, бывшій здѣсь довольно долго окружнымъ врачомъ, относитъ Сухумъ къ такимъ приморскимъ мѣстностямъ, въ которыхъ зимою могутъ получать облегченія больные съ катаромъ бронхъ, бронхіальныхъ астмъ, съ страданіями легочной ткани, съ хроническими пнеймониями и плевритами, съ грудными жабами, ипохондріей, съ не сильными органическими страданіями сердца и т. п., а въ весенніе и лѣтніе мѣсяцы морскія купанья могутъ приносить весьма существенную пользу во многихъ страданіяхъ наружныхъ покрововъ, при ломотахъ, нервныхъ болѣзняхъ и въ особенности при золотухѣ, такъ какъ здѣсь не разъ уже наблюдались скорыя заживленія самыхъ упорныхъ застарѣлыхъ язвъ.

За исключеніемъ лишь перемежающихся лихорадокъ, слу-

чающихся здѣсь лишь съ неосторожными субъектами, но весьма легко поддающихся дѣйствию хинина, въ Сухумѣ никогда не было холеры и вообще какихъ бы то ни было эпидемическихъ болѣзней; приѣзжающіе осевью вполне гарантированы отъ вліянія лихорадокъ, а благодаря обилію въ воздухѣ озона и инфекціонныя дѣтскія болѣзни не появляются даже и спорадически, если же изрѣдка сюда прорывалась натуральная оспа, то таковая, по всей вѣроятности, была занесена богомольцами, постоянно пробирающимися черезъ Сухумъ къ монастырямъ Н. Афонъ и Дранды, но противъ появленія такихъ заболѣваній достаточно успѣшно могъ бы дѣйствовать врачебно-полицейскій надзоръ за всѣмъ этимъ проходящимъ людомъ.

Пассажирскіе пароходы Р. О. П. и Торговли, постоянно курсирующіе между Одессой и Батумомъ, заходятъ въ Сухумъ зимою всего лишь одинъ разъ въ недѣлю изъ Одессы и одинъ разъ изъ Батума, что не можетъ не отзываться неудобно на Сухумѣ и только лѣтомъ по два раза въ недѣлю съ каждой стороны; они останавливаются въ Сухумской бухтѣ не у пристани, а въ сажняхъ 150 отъ берега, причаливая къ плавающей бочкѣ, прикрѣпленной цѣпью къ заброшенному на дно якорю, вслѣдствіе того, что желѣзная пристань, основанная на винтовыхъ сваяхъ, выдвинута въ море всего лишь на тридцать сажень.

При подходѣ пароходовъ къ Сухуму, пассажирамъ бросается въ глаза, кромѣ общаго вида на городъ и окружающія его горы, покрытыя густой растительностью, каменная набережная съ небольшимъ бульваромъ справа и съ кофейнями въ турецкомъ духѣ съ лѣвой стороны, западнѣе которыхъ выдѣляется 2-хъ этажный домъ таможи, а еще далѣе бывшая турецкая крѣпость, за которою въ дали уже виднѣется Сухумскій маякъ; въ упомянутой желѣзной пристани, которая давно уже все только предполагается къ продолженію до глубины, достаточной для судовъ большей осадки, откры-

ваются очень живописные виды на ущелье Беслетки, Сухумскую бухту, дачи и т. п.; по вечерамъ, которые здѣсь прохладны, пристань эта служитъ мѣстомъ встрѣчъ и прогулокъ, такъ сказать, лѣтнимъ клубомъ Сухума, особенно пріятныхъ послѣ жаркихъ дней; сойдя съ нее и повернувъ направо отъ торговой улицы, состоящей изъ ряда лавокъ съ навѣсами отъ дождя, по миниатюрному приморскому бульвару доходятъ до его середины съ маленькою площадкою, на которой изрѣдка играетъ музыка мѣстнаго батальона, и открываются также очень хорошіе виды какъ на бухту и весь ея восточный берегъ, такъ и на горы черезъ Кулебякинскую улицу, прямо направленную на сѣверъ вплоть до подъема на первую террасу. Улица эта тянется мимо гостинницъ, нѣсколькихъ магазиновъ, городского сада, собора, присутственныхъ мѣстъ, женской прогимназіи вплоть до Ботаническаго сада, за которымъ уже слѣдуютъ три дороги, одна прямо въ горы, мимо ключей, другая въ ущелье р. Сухумки къ дачѣ генерала Назанскаго и третья налѣво по подгорной граничной улицѣ между городомъ и бывшими санитарными участками, мимо дачъ Кутотеладзе, Унковской, Кравченко, Толстаго, Андриевскаго, Карамурзы, Малани и другихъ вплоть до дачи Арцыбушева, имѣющей питомникъ съ продажей изъ него растений, вслѣдъ за которой уже вытекаетъ изъ своего ущелья на относительно плоскую мѣстность р. Черная, съ дальнѣйшимъ неправильнымъ отклоненіемъ ея отъ прежняго естественнаго русла въ сторону Сухумскаго маяка; съ площадокъ только что перечисленныхъ участковъ открываются не только чудные и обширные виды на всю Сухумскую бухту, городъ и Ботаническій садъ, лежащіе у ногъ, маякъ и т. п., но и на весь восточный берегъ, тянуційся до самаго Кодорскаго мыса, на которомъ расположены дачи Ф. Ф. Ноева, Великаго Князя Александра Михайловича, Князя Барятинскаго, Инженера Палашковскаго, Волкова, Колобовой, Смицкаго, братьевъ Никитиныхъ и другихъ. Городской садъ пока

еще очень молодъ, но въ немъ уже имѣется много красивыхъ экземпляровъ магнолій, лавровишень и другихъ растений, слѣдующій за нимъ вверхъ по Кулебякинской улицѣ Соборный скверъ засаженъ кипарисами, а Ботаническій садъ, находящійся на самомъ концѣ Кулебякинской улицы, обсаженной по бокамъ, до войны, сплошь розами, а нынѣ только акаціями да гледигіями, заложенъ еще покойнымъ Княземъ С. М. Воронцовымъ, бывшимъ Намѣстникомъ Кавказа; садъ этотъ красивъ и тѣнистъ, въ немъ есть громаднхъ размѣровъ вѣковая липа, а также лавры, акаціи *julibrissin* и много другихъ очень рѣдкихъ растений, изъ числа которыхъ заслуживаютъ особеннаго вниманія большіе и роскошно произрастающіе чайные кусты, какъ образчикъ возможности разведенія настоящаго Китайскаго чая.

Кусты эти, какъ и въ нѣкоторыхъ другихъ садахъ Сухума, прямо растутъ въ грунтѣ и изобильно цвѣтутъ два раза въ годъ розовыми цвѣтами. Въ концѣ 1884 года покойный Академикъ А. М. Бутлеровъ, собравъ около 2 фунтовъ листьевъ съ этихъ кустовъ, приготовилъ изъ нихъ чай по-китайски и затѣмъ повезъ его въ Петербургъ, гдѣ и демонстрировалъ въ засѣданіи Императорскаго Вольно Экономическаго Общества; что чай, какъ китайскій, такъ и Цейлонскій съ полнымъ успѣхомъ можетъ произрастать въ Сухумѣ—это не подлежитъ уже сомнѣнію, но будетъ ли онъ также успѣшно культивироваться въ Чаквѣ близъ Батума, какъ предполагаютъ, это еще вопросъ, который разрѣшится лишь въ будущемъ, но во всякомъ случаѣ это рискъ, сопряженный съ немалыми затратами, въ виду того, что мѣстности, лежація около Батума, хотя относительно и очень хороши и красивы, но едва ли имѣютъ на лицо всѣ тѣ чрезвычайно благоприятныя условія, которыми такъ богато снабженъ уже вполне испытанный Сухумъ.

Описанный мною въ общихъ чертахъ Ботаническій садъ, кажется, занимаетъ около 3-хъ десятинъ; хотя онъ и много



пострадалъ во время Турецко-Абхазскаго погрома, въ войну 1877 года, тѣмъ не менѣе и теперь можетъ служить не только прекраснымъ мѣстомъ для прогулокъ и отдохновенія какъ больныхъ, такъ и здоровыхъ, благодаря его тѣнкости и уютности, но при достодожномъ его приведеніи въ порядокъ, съ лучшей организаціей и расширеніемъ въ сторону ущелья Сухумки, могъ бы сдѣлаться и существенно необходимымъ для Сухума и прилегающихъ къ нему мѣстностей, питомникомъ весьма цѣнныхъ растений для всеобщаго дешеваго пользованія какъ ими, такъ и испытанными сортами фруктовыхъ и прочихъ растений, заслуживающихъ предпочтенія передъ всѣми другими; къ этому саду примыкаетъ съ одной стороны густо заросшая мѣстность съ часовней, а съ другой—садъ Бернацкаго, за которымъ по такъ называемой, мѣстными жителями, Генеральской улицѣ имѣется прекраснѣйшая дача Попечителя Тифлискаго учебнаго округа, а также дачи князя Шервашидзе, Мальмъ и Чернявскаго; причемъ съ одной изъ горъ, прилегающихъ къ послѣдней дачѣ открывается такой видъ съ высоты птичьяго полета, который описать невозможно, но который слѣдовало бы видѣть каждому любителю сильныхъ ощущеній.

При тѣхъ климатическихъ условіяхъ, какія имѣются на лицо въ Сухумѣ, безусловно красивыхъ его окрестностяхъ, роскошнѣйшей и совершенно исключительной его растительности и такихъ его данныхъ для жизни и дѣятельности, Сухумъ, будь онъ не у насъ, а въ Западной Европѣ или Америкѣ, давнымъ давно уже былъ бы знаменитымъ на весь міръ курортомъ, второю Ниццею \*), тогда какъ у насъ, за отсутствіемъ къ нему сколько нибудь сносныхъ путей, онъ все еще изолированъ и отъ Закавказья и отъ внутренней Россіи и находится въ состояніи какаго то прозябанія и совершенно непонятной заброшенности, несмотря даже и на

\*) Съ которой къ тому же онъ находится на одной и той же параллели.

то, что къ его обширной, глубокой и никогда не замерзающей самой спокойной бухтѣ естественно тяготеютъ такія богатая и плодороднѣйшія мѣстности, какъ Абхазія и Цебелда, самая населенная, въ Закавказьѣ, Кутаиская губернія съ ея древнею Колхидою, а также Ставропольская губернія, Терская область и другія части С. Кавказа, неимѣющія и по сейчасъ свободно исхода къ Черному морю для своихъ многочисленныхъ произведеній.

#### IV. Значеніе Сухума, какъ весьма важнаго пункта на Черномъ морѣ и Коммерческаго порта для Закавказья и Внутренней Россіи.

При такихъ данныхъ какъ Сухумская бухта, громадность тяготѣющаго къ ней чрезвычайно производительнаго района и другія весьма счастливыя условія Сухума, проведеніе отъ него желѣзныхъ дорогъ съ одной стороны до станціи Невномыской Владикавказской желѣзной дороги, по долинамъ рѣкъ Кодора, Чхалты, Теберды и Кубани \*), а съ другой до Ново-Сенаки для соединенія съ сѣтью Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также устройство въ Сухумской бухтѣ Коммерческаго порта, очевидно принесло бы Россіи неисчислимыя выгоды, а вмѣстѣ съ тѣмъ и дало бы возможность занять Сухуму по праву принадлежащее ему мѣсто съ правильнымъ отправленіемъ его функцій, какъ замѣчательной въ Россіи климатической станціи, центра самой оживленной с.-хозяйственной дѣятельности на юго-восточномъ берегу Чернаго моря и наилучшаго Черноморскаго порта въ Закавказьи для возможности какъ обмѣна русскихъ и Закавказскихъ произведеній между собою, такъ и сбыта ихъ за границу.

\*) Предоставляющихъ возможность болѣе дешеваго и удобнаго перехода Главнаго Кавказскаго хребта.

Съ проведеніемъ къ Сухуму желѣзныхъ дорогъ изъ Закавказья и внутренней Россіи, Коммерческій его портъ при относительно небольшихъ затратахъ на его устройство, имѣлъ бы несомнѣнные достоинства и преимущества не только передъ ближайшимъ къ нему и весьма неудобнымъ Потійскимъ портомъ, но даже и Батумскимъ и Новороссійскимъ, изъ коихъ послѣдній, какъ находящійся на самомъ краю западной части Закавказско-Черноморскаго побережья, едва ли можетъ успѣшно служить Закавказью, а естественно тяготѣющій къ нему районъ С. Кавказа состоитъ лишь изъ одной Кубанской области; Новороссійскій заливъ, хотя и имѣетъ очень рѣдкую форму, кажущуюся очень удобною для помѣщенія въ немъ порта, но представляетъ и весьма существенные недостатки, къ числу которыхъ слѣдуетъ отнести такіе напримѣръ какъ подводные камни (банки), о которые не разъ уже разбивались суда; входъ и выходъ изъ Новороссійскаго залива часто затрудняются сильнымъ NO, а съ наступленіемъ боры, въ немъ не только прекращается какая бы то ни было возможность плаванія, но и всякая дѣятельность въ портѣ. Картина свирѣпствующей въ Новороссійскѣ боры по истинѣ ужасна и кто не видѣлъ ее воочию, собственными глазами, не можетъ составить себѣ мало мальски яснаго о ней представленія.

Что же касается Батумскаго порта, то казалось бы, что его естественное назначеніе скорѣе стратегическое, чѣмъ коммерческое; въ Батумѣ, какъ въ опорномъ пунктѣ на Черномъ морѣ съ пограничною крѣпостью, требуется прежде всего военный портъ, необходимый для стоянки въ его бухтѣ военныхъ крейсеровъ и возможности пользованія морскими сообщеніями для хозяйственныхъ надобностей праваго фланга нашей арміи при войнѣ съ Турціей; для того же, чтобы въ Батумской бухтѣ, кромѣ военнаго порта, могъ помѣститься еще и вполне удовлетворительный коммерческій, она слишкомъ ограничена въ своихъ размѣрахъ, при томъ же совмѣстное существованіе военнаго и коммерческаго портовъ

рядомъ, бокъ о бокъ, какъ и въ Севастополѣ, едва ли будетъ допущено въ будущемъ; а все это рано или поздно заставитъ искать другого пункта на Черномъ морѣ для Коммерческаго порта Закавказья, какимъ безъ всякаго сомнѣнія лучше всего былъ бы Сухумъ, бухта котораго такъ и просится подъ устройство въ ней Коммерческаго порта, какъ имѣющая на лицо всѣ необходимыя для этого данныя.

Съ проложеніемъ къ Сухуму желѣзныхъ дорогъ существенно необходимыхъ Закавказью да и всей Россіи и съ устройствомъ въ его бухтѣ Коммерческаго порта, къ нему естественно потекло бы множество грузовъ съ обширнаго района Закавказья, С. Кавказа и другихъ мѣстъ Россіи, тогда какъ близъ Батума вовсе не имѣется благопріятныхъ условій для большихъ торговыхъ оборотовъ, а созданіе таковыхъ искусственнымъ образомъ, привлеченіемъ къ нему грузовъ изъ Карсской области и изнутри Закавказья потребовало бы несоразмѣрно громаднхъ жертвъ, въ ущербъ естественнаго развитія пунктовъ наиболѣе пригодныхъ для коммерческихъ цѣлей, да и при всемъ томъ послужило бы не столько для русской торговли, сколько для англійскаго транзита.

Населеніе близъ Батума не только рѣдкое, но и притомъ полудикое, потребности его чрезвычайно ограничены, а производительность совсѣмъ ничтожна; на 30 верстъ южнѣе Батума находятся уже турецкія владѣнія, отъ Карсской области, самой хлѣбородной части Закавказья, онъ отдѣленъ хребтомъ очень высокихъ горъ, черезъ которыя нѣтъ сколько-нибудь удобныхъ сообщеній, а въ 60 верстахъ къ сѣверу хотя и имѣется весьма плодородная Ріонская долина, но во первыхъ она еще недостаточно обрабатывается, а во вторыхъ тяготеетъ не къ Батуму, а къ болѣе ближайшему къ ней Потю, а все это не можетъ не указывать на то, что у Батума нѣтъ естественныхъ данныхъ для существованія въ немъ крупнаго Коммерческаго порта.

Само собою разумѣется, что государственный вопросъ о

наивыгоднѣйшемъ пунктѣ для коммерческаго порта на Закавказско-Черноморскомъ побережьи требуетъ цѣлаго ряда осмотровъ, изысканій и сравненій, на основаніи которыхъ могло бы быть поставлено правильное рѣшеніе, но вопросъ о Потю, какъ о портѣ представляющемъ массу весьма серьезныхъ неудобствъ, достаточно уже выясненъ и вполне исчерпанъ.

На Потю затрачено болѣе 65 лѣтъ времени и множество милліоновъ, и несмотря на все это, въ немъ нѣтъ, да и не можетъ быть сколько нибудь удобнаго порта; осуществленіе же такового свободно можно признать безнадежнымъ, въ виду непосильной борьбы со стихіями, дальнѣйшія попытки которой могли бы привести развѣ только къ бросанію на него новыхъ милліоновъ да къ бесполезной тратѣ времени.

Потю, какъ извѣстно, находится при устьяхъ р. Ріона въ самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ для жизни и дѣятельности, на болотахъ Ріонской низменности вблизи озера Палеоста, имѣющаго въ окружности болѣе 30 верстъ и уже издали издающаго запахъ гнили, а все это, вмѣстѣ съ изобиліемъ грунтовыхъ водъ и часто повторяющихся наводненій не только дѣлаетъ климатъ Потю очень нездоровымъ, но и затрудняетъ возможность устройства въ немъ сколько нибудь сносныхъ складовъ, въ которыхъ товары, ожидающіе отправки, могли бы лежать не повреждаясь; по долинѣ Ріона зачастую задуваютъ С.-Восточные вѣтры, а въ его устьяхъ существуетъ баръ, препятствующій сообщенію Ріона съ открытымъ моремъ на крупныхъ судахъ; сообщеніе же на судахъ малой осадки, хотя и существуетъ, но можетъ производиться лишь очень короткій періодъ времени, да и то только до Орпири, а при такихъ условіяхъ, какія имѣются въ Потю и при наличности всѣхъ необходимыхъ естественныхъ данныхъ для коммерческаго порта въ Сухумѣ, послѣдній имѣетъ несомнѣнныя преимущества передъ неизвѣстно почему перебивающимъ его и тормозящимъ Потю, портъ котораго часто подверженъ

сильнымъ штормамъ съ свирѣпо бушующими волнами, заходящими даже въ устья Ріона, разбивающими множество судовъ и наводящими ужасъ на все живущее; даже такіе пароходы, какъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли не всегда рискуютъ заходить въ Потю, что же касается парусныхъ судовъ, то во время бурь, вмѣсто убѣжища въ Потійской бухтѣ, они предпочитаютъ искать своего спасенія въ открытомъ морѣ; доставленные же товары слишкомъ часто вынуждены ожидать у моря погоды съ рискомъ быть отправленными далѣе въ поврежденномъ видѣ и съ значительнымъ опозданіемъ.

Кому часто приходилось ѣздить по Черному морю вдоль Закавказскихъ береговъ, тотъ не могъ не замѣтить всегдашней морской качки пароходовъ противъ Потю, хотя бы и въ очень хорошую погоду, а кто побывалъ въ долинѣ Ріона, тотъ хорошо знаетъ, что это за труба и какой она представляетъ просторъ для часто дующихъ въ ней С.-Восточныхъ вѣтровъ, которые даже и въ Кутансѣ производятъ цѣлыя свѣто-преставленія со срываніемъ съ мѣстъ всего, что ни попало.

Стоитъ только обратиться, къ морской статистикѣ и посчитать, сколько бурныхъ дней приходится на долю Потю, чтобы разъ навсегда отказаться отъ мысли объ усовершенствованіи порта въ Потю; всякія дальнѣйшія попытки къ борьбѣ съ Потійскими стихіями, сопряженныя съ громадными усиліями и затратами, не могли бы привести къ желаемымъ результатамъ и послужили бы только въ ущербъ государства, а потому на основаніи всего приведеннаго здѣсь лишь вкратцѣ, было бы болѣе правильнымъ, отбросивъ всякія иллюзіи о Потю, какъ о мѣстѣ для удобнаго Коммерческаго порта, поскорѣе обратиться къ созданію Главнаго Коммерческаго порта на Закавказско-Черноморскомъ берегу,—въ Сухумѣ, который, безъ всякаго сомнѣнія, имѣлъ бы громадное государственное значеніе.

Сухумъ—древній Диоскури могъ бы вполне оправдать свое греческое названіе „Божьи Источники“ и по устраненіи его изолированнаго положенія отъ Закавказья и внутренней Россіи, быстро развился бы въ прекрасный торговый городъ.

Для бѣльшаго поясненія того, насколько Сухумская бухта защищена, нелишнимъ будетъ упомянуть о томъ, что въ ней никогда не было крушеній, зачастую повторяющихся однакожь въ Потю, какъ никогда въ ней не было и срываній пароходовъ съ якорей, случившихся въ Батумѣ въ страшную бурю 1871 года, во время которой даже такой крошечный пароходъ какъ Звѣздочка безопасно держался на Сухумскомъ рейдѣ въ то самое время, когда въ Потю погибло нѣсколько пароходовъ и множество парусныхъ судовъ съ находящимися на нихъ людьми.

Сухумская бухта во время самыхъ сильныхъ бурь всегда являлась убѣжищемъ для судовъ, застигнутыхъ врасплохъ и несмотря на то, что здѣсь ровно ничего не сдѣлано по устройству порта, въ ней производилась разгрузка товаровъ до самой войны 1877 года, при чемъ привозъ еще въ 1876 г. составлялъ 608,316 пудовъ, а въ настоящее время часто случается, что грузы и пассажиры, направляющіеся въ Потю, за невозможностью захода въ этотъ портъ, завозятся то въ Сухумъ, то въ Батумъ.

Хотя Закавказское побережье Чернаго моря, при настоящемъ его положеніи, и не имѣетъ особенно большого значенія для внѣшней торговли, но несомнѣнно, что въ недалекомъ будущемъ ему предстоитъ, кромѣ естественнаго дополненія сѣверныхъ береговъ Чернаго моря и развитія его каботажна и рыболовства, играть весьма важную роль по отпускной торговлѣ съ Заграницей, такъ какъ тяготящія къ нему богатѣйшія и весьма плодородныя мѣстности могутъ дать массу произведеній, для свободнаго выхода коихъ къ Черному морю весьма важно было бы имѣть вполне удобный Коммер-

ческий портъ на Закавказско-Черноморскомъ побережьи, какимъ скорѣ всего и могъ бы быть Сухумъ, представляющій собою весьма важный географическій пунктъ на Черномъ морѣ, близкій къ Поти и къ Батуму, да и ко всей Западной части Закавказья, для которой и могъ бы служить съ успѣхомъ, какъ имѣющій на это всѣ данныя, а что обладаніе такимъ коммерческимъ портомъ было бы чрезвычайно важно для Россіи, указаніемъ на это можетъ служить уже то, что даже такой крайне неудобный и малопригодный портъ какъ Поти, но къ которому проложена желѣзная дорога, въ 1876 году имѣлъ привозъ \*) въ 1.208,733 пуд. и вывозъ 4.557,174 пуд. а весь привозъ товаровъ къ Закавказско-Черноморскому побережью составлялъ въ томъ же году 11.933,880 пуд.

Въ настоящее время торговля Закавказья и его Черноморскаго побережья все еще находится въ зачаточномъ состояніи и можетъ быть разсматриваема лишь какъ начало торговли, происходящей вопреки всѣмъ ея происходящимъ затрудненіямъ, но несомнѣнно, что съ устраненіемъ ихъ и главнымъ образомъ съ проведеніемъ къ Сухуму указанныхъ выше дорогъ и устройствомъ въ немъ надлежащаго коммерческаго порта данъ былъ бы настоящій толчокъ не только къ увеличенію нашей внутренней торговли съ Закавказьемъ, но и къ развитію русской морской торговли, дающей, какъ небезызвѣстно, массу выгодъ государствамъ и представляющей собою самое сильное и наиболѣе дѣйствительное средство для ихъ обогащенія и дальнѣйшаго развитія.

Съ устройствомъ на Закавказско-Черноморскомъ побережьи главнаго коммерческаго порта не въ Поти, а въ Сухумѣ, Закавказская торговля, разумѣется, оказалась бы только въ выигрышѣ, такъ какъ какія нибудь лишнія 80 верстъ по желѣзной дорогѣ на Сухумъ противъ Поти, для каждаго от-

\*) См. Н. Н. Шавровъ. Обзоръ производительныхъ силъ Кавказскаго края.

правителя ничего не составили бы, развѣ только онъ можетъ быть вполне гарантированъ въ цѣлости и неповрежденности своего товара, равно какъ и въ томъ, что грузъ его двигается къ такому порту какъ Сухумъ, а не къ Поти, съ которыми неизбѣжно сопряжены и постоянныя тревоги и вѣчныя ожиданія у моря погоды.

## V. Закавказье и вопрос о соединеніи его съ внутреннею Россіею желѣзнодорожнымъ путемъ черезъ главный Кавказскій хребетъ.

Вопросъ о соединеніи Закавказья съ внутренней Россіею черезъ главный Кавказскій хребетъ все еще остается открытымъ, несмотря даже и на то, что удобныя сообщенія, какъ могущественное средство для поднятія производительности государствъ, развитія ихъ торговли и вполне успѣшнаго веденія военныхъ дѣйствій, особенно важны и неотложно необходимы Россіи по связи ея съ такимъ краемъ, какъ Закавказье, требующимъ особенно серьезнаго къ нему вниманія какъ по своему чрезвычайно важному экономическому значенію, такъ и по совершенно исключительному его положенію, — окраины, отрѣзанной отъ остальной Россіи главнымъ хребтомъ Кавказскихъ горъ и находящейся на единственной нашей границѣ съ Турціей, владѣющей сосѣднею съ Закавказьемъ Малою Азіею, которая, какъ сосредоточивающая главную силу Мусульманъ и Армянъ, прямо указываетъ на возможность такой войны, при которой многія изъ народностей, населяющихъ наше Закавказье, по религіознымъ или другимъ причинамъ, едва ли окажутся на нашей сторонѣ.

Вопросъ о наилучшемъ соединеніи Закавказья съ остальной Россіею, при существующей Военно-Грузинской дорогѣ и пред-

положенной къ постройкѣ желѣзнодорожной линіи черезъ Петровскъ на Баку въ обходъ главнаго Кавказскаго хребта, можетъ быть наивыгоднѣйшимъ образомъ разрѣшенъ, проведеніемъ къ Сухому желѣзныхъ дорогъ черезъ главный Кавказскій хребетъ, по долинамъ рѣкъ Кубани, Теберды, Чхалты и Кодора, представляющихъ наиболѣе легкій проходъ черезъ этотъ хребетъ и отъ Закавказской ихъ сѣти.

Закавказье, изобилуя многочисленными и самыми разнообразными минеральными мѣсторожденіями, ожидающими лишь ихъ разработки и производя множество весьма цѣнныхъ, практически полезныхъ продуктовъ земледѣлія, является одной изъ самыхъ богатѣйшихъ частей Россіи, а при всемъ томъ еще обладаетъ и всѣми естественными условіями для быстрого его экономическаго развитія, какъ прилегающее на весьма значительномъ протяженіи къ Черному и Каспійскому морьямъ, порты которыхъ могли бы служить исходомъ для его грузовъ, и составляющее съ внутренними русскими губерніями взаимное дополненіе по произведеніямъ; находясь въ совершенно иныхъ климатическихъ и почвенныхъ условіяхъ отъ остальной Россіи, Закавказье рѣзко отличается отъ нея своими продуктами и при потребности въ хлѣбѣ, соли и прочихъ произведеніяхъ русской промышленности, оно, при условіи лишь удобныхъ сообщеній съ Россіею, легко могло бы снабжать ее, какъ необходимымъ ей фабричнымъ сырьемъ, такъ равно и табакомъ, виномъ, фруктами и многими другими весьма цѣнными его продуктами промышленнаго характера.

Удобныя сообщенія Россіи съ Закавказьемъ существенно ей необходимы и требуютъ полнаго предпочтенія ихъ всѣмъ прочимъ путямъ, стоящимъ на очереди къ осуществленію, какъ въ силу необходимости заселенія Закавказья, созданія изъ него края, вполне солидарнаго съ Россіею и совмѣстно съ нею развивающагося, возникновенія и развитія въ немъ русской жизни и самой оживленной экономической дѣятельности, удовлетворенія его насущныхъ нуждъ и потребностей

военнаго хозяйства, такъ и для достиженія полнаго его спокойствія съ возможностью правильнаго и успѣшнаго рѣшенія стратегическихъ задачъ по сухопутной русско-турецкой границѣ, и по Закавказско-Черноморскому побережью, что, безъ сомнѣннйя, чрезвычайно важно въ видахъ государственной безопасности Закавказья и полной увѣренности владѣннй имъ какъ неотъемлемою собственностью, съ полнымъ обезпеченіемъ успѣха военныхъ дѣйствій и возможности сокращенія расходовъ по доставкѣ въ Закавказье войскъ и всего имъ необходимаго, при своевременности полученія которыхъ, будущая война съ Турціей могла бы выйти и менѣе продолжительною и не столь разорительною, какъ послѣдняя наша война 1877 года, во время которой, вслѣдствіе малодоступности Закавказья со стороны Россіи, а также его бездорожья, перевозка войскъ и всѣхъ необходимыхъ имъ предметовъ, помимо того, что вызвала громадныя и силошь и рядомъ малопроизводительныя затраты, но и поставила Закавказскую армію въ такое затруднительное положеніе, при которомъ самая война неизбѣжно должна была затянуться до зимы, съ наступленіемъ же зимы, увеличившіяся еще болѣе затрудненія въ перевозкахъ, породили несвоевременную доставку продовольствія, въ результатъ чего въ Закавказскихъ войскахъ и явились лишенія, а вмѣстѣ съ ними и усиленная заболѣваемость и смертность, вслѣдствіе же занятія всѣхъ перевозочныхъ средствъ Закавказскаго края исключительно для военныхъ надобностей, помимо всего прочаго, наступила еще и дороговизна всѣхъ предметовъ первой необходимости, вызвавшая массу бѣдствій въ населеніи, усилившихся еще падежомъ скота, благодаря дороговизнѣ корма и скопленію подводъ на Военно-Грузинской дорогѣ и путяхъ, ведущихъ къ мѣсту военныхъ дѣйствій.

Сущствующихъ доступовъ изъ Россіи къ Закавказью слишкомъ не достаточно, да и тѣ, которые имѣются на лицо, далеко не надежны вслѣдствіе ихъ необезпеченности и не-

достаточной пропускной способности. Сѣверная часть Каспійскаго моря, какъ и рѣка Волга, зимою замерзаетъ, а лѣтомъ устья Волги, вслѣдствіе бара, настолько мелководны, что представляютъ весьма серьезныя затрудненія судоходству, сообщеніе же Чернымъ моремъ, за недостаткомъ благоустроенныхъ портовъ по Закавказско-Черноморскому побережью, часто во время непогоды, является невозможнымъ для многихъ изъ его пунктовъ, а во время войны, неизбѣжно, должно и совсѣмъ прекращаться; единственное же сухопутное сообщеніе Закавказья съ Россіей по Военно-Грузинскому шоссе,—одно не въ состояннй удовлетворить ни экономическихъ нуждъ всего Закавказья, ни его военныхъ потребностей и очевидно, что кромѣ этой дороги, могущей служить съ успѣхомъ лишь Тифлису и Тифлиской губерніи, Закавказью настоятельно необходимы и болѣе совершенныя и болѣе провозоспособныя пути, чѣмъ Военно-Грузинская дорога съ ея неудовлетворительнымъ переваломъ, при усиленномъ движеніи, черезъ Главный Кавказскій хребетъ и съ ея снѣжными завалами и каменными обвалами, нерѣдко прерывающими сообщеніе Закавказья съ Россіей на болѣе или менѣе продолжительное время.

## VI. О неблагоприятныхъ условіяхъ для проложенія желѣзнодорожныхъ путей въ центральной части Главнаго Кавказскаго хребта.

Попытки связать Закавказье съ Россіей болѣе удобными путями пока выразились лишь постройкой желѣзной дороги отъ станціи Бесланъ Владикавказской желѣзной дороги къ г. Петровску съ предположеніемъ дальнѣйшаго ея продолженія до г. Баку, въ обходъ Главнаго Кавказскаго хребта да въ рядѣ изысканій для желѣзной дороги черезъ Главный Кавказскій хребетъ, но къ сожалѣнію въ наиболѣе гористой, самой трудной и менѣе всего пригодной для этого центральной его части, а именно:

1) Вдоль Военно-Грузинской дороги по долинамъ рѣкъ Арагвы и Терека съ переходомъ Главнаго Кавказскаго хребта тоннелемъ подъ Крестовую гору.

2) По тому же направленію, но съ вариантомъ перехода Главнаго Кавказскаго хребта изъ долины р. Черной Арагвы въ долину р. Цно, съ тоннелемъ подъ Буслачирскимъ переваломъ.

3) Отъ станціи Гори Закавказской жел. дор. до станціи Даргъ-Кохъ Владикавказской жел. дороги, по долинамъ рѣкъ Лиахвы и Ардона съ переходомъ Главнаго Кавказскаго хребта тоннелемъ подъ Магскимъ переваломъ.

4) Отъ станціи Ново-Авгалы Закавказской желѣзной дороги до г. Владикавказа, по такъ называемому Тарскому направленію, долинами рѣкъ Куры, Арагвы и ея вѣтвями Пшавской и Хевсурской, съ переходомъ главнаго Кавказскаго хребта, подъ Архотскимъ переваломъ, въ долину р. Ассы.

и 5) Отъ той же станціи Н. Авчалы и съ переходомъ Главнаго Кавказскаго хребта подъ Архотскимъ переваломъ, но съ вариантомъ на Карабулакскую станцію строящейся Бесланъ-Петровской жел. дороги.

Изъ всѣхъ перечисленныхъ здѣсь направленій, по которымъ сдѣланы изысканія для желѣзной дороги въ центральной части Главнаго Кавказскаго хребта, наивыгоднѣйшимъ слѣдуетъ признать Тарское, избранное подъ руководствомъ Инженера Ф. Д. Рыдзевскаго, такъ какъ по этому направленію желѣзная дорога скорѣе всего была бы обеспечена отъ снѣжныхъ заваловъ, каменныхъ обваловъ и выносовъ, наиболѣе удовлетворяла бы техническимъ условіямъ пути, пригоднаго для значительнаго транзитнаго движенія и оказалась бы выгоднѣйшею въ эксплуатационномъ отношеніи.

Но и эта желѣзнодорожная линія, какъ и всѣ прочія проектированныя въ самой трудной центральной части Главнаго Кавказскаго хребта, помимо того, что обошлась бы слишкомъ дорого и потребовала бы почти цѣлаго десятилѣтія на ея осуществленіе, не связала бы кратчайшимъ образомъ Россіи съ самыми богатыми и наиболѣе производительными частями Закавказья, лежащими на западъ и востокъ отъ Тифлиса, а служила бы, преимущественно, только Тифлису и Тифлисской губерніи за счетъ мѣстностей, заслуживающихъ большаго вниманія, а при всемъ томъ, пролегла бы вблизи Военно-Грузинскаго Шоссе, причемъ дѣйствуя съ нимъ въ одномъ и томъ же районѣ, настолько его парализовала бы, что это шоссе, въ концѣ концовъ, совсѣмъ лишилось бы грузовъ, всякаго значенія и за прекращеніемъ сборовъ, неизбежно пришло бы въ полный упадокъ и раз-



рушеніе, тогда какъ въ такихъ горныхъ мѣстностяхъ, какъ между Владикавказомъ и Тифлисомъ всякія сообщенія чрезвычайно важны и полезны, а потому было бы много правильнѣе сохранить эту дорого обошедшуюся Россіи дорогу, обезпечивъ насколько только возможно свободное по ней движеніе и обративъ ея въ путь исключительно для потребностей Тифлиса и Тифлисской губерніи, осуществленіемъ обходной линіи на Баку для Восточной части Закавказья, и желѣзнодорожнаго пути для Западной его части, а такимъ путемъ скорѣе всего могъ бы быть желѣзнодорожный путь по долинамъ рѣкъ Кубани, Теберды, Чхалты и Кодора съ развѣтвленіемъ его съ одной стороны на Сухумъ, а съ другой на станцію Ново-Сенаки Закавказской желѣзной дороги \*).

Малопригодность центральной части Главнаго Кавказскаго хребта для проложенія по ней желѣзнодорожнаго пути съ значительнымъ движеніемъ, несомнѣнна, такъ какъ вся эта часть самая высокая и усыпана множествомъ снѣговыхъ горъ и ледниковъ, а ея рѣки, достигая четвертаго и высшаго порядка имѣютъ слишкомъ крутое паденіе и весьма тѣсныя и извилистыя ущелья, боковые склоны которыхъ очень круты, обрывисты и мѣстами покрыты какъ каменными обвалами отъ подмывовъ рѣкъ, оссыпями, происходящими отъ вывѣтриванія слабыхъ глинистыхъ сланцовъ, такъ и выносами, являющимися вслѣдствіе горныхъ ливней. При горномъ характерѣ рѣкъ даже на наиболѣе выгодномъ Тарскомъ направленіи, особенной суровости долинъ р. Хевсурской Арагвы и верховьевъ р. Ассы, а также сильной перерѣзанности всей мѣстности и вообще чрезвычайно неблагоприятныхъ топографическихъ, геологическихъ и другихъ условій для проложенія желѣзной дороги, не удивительно, что по проекту Инженера Ф. Д. Рыздзевскаго, такъ часты обходы разныхъ препятствій,

\*) Для линіи отъ Сухума до станціи Ново-Сенаки уже не только сдѣланы изысканія, но и даже построенъ желѣзнодорожный мостъ черезъ р. Кодоръ.

укрѣпленія подошвъ каменныхъ обваловъ и оссыпей подпорными стѣнками, защиты дороги отъ снѣжныхъ заваловъ и горныхъ ливней, мосты по пропуску водъ и землянныхъ выносовъ, глубокія выемки и тоннели; за тѣсною же ущелій и крутостью ихъ извилинъ, большею чѣмъ это допущено для закругленій, часто пришлось бы врѣзаться въ выступающія части горныхъ склоновъ, а также дѣлать спиральные тоннели, вызываемые необходимостью развитія линіи въ верховьяхъ рѣкъ для возможно меньшаго поднятія ея по горнымъ склонамъ, изрѣзаннымъ оврагами, а все это въ видѣ многочисленныхъ тоннелей, мостовъ и прочихъ весьма цѣнныхъ сооружений и работъ, не можетъ не увеличивать значительно стоимости желѣзной дороги въ центральной части Главнаго Кавказскаго хребта и дѣйствительно, по расцѣночной вѣдомости, составленной Инженеромъ Ф. Д. Рыздзевскимъ для желѣзной дороги черезъ Главнѣйшій Кавказскій хребетъ по Тарскому направленію, стоимость этой дороги, при длинѣ ея 167,37 вер. вышла бы 59.366.145 руб. при чемъ потребовалось бы:

Земляныхъ работъ и работъ въ	
каменѣ . . . . .	1.010.508 куб. саж.
Подпорныхъ стѣнъ . . . . .	4,611 п. с.
Каменныхъ и чугунныхъ трубъ . . . . .	148
Мостовъ и Ахвердуковъ до 15 саж. . . . .	205
Мостовъ и виадуковъ свыше 15 саж. . . . .	32
съ общимъ протяженіемъ всѣхъ искусственныхъ сооружений въ	
всѣхъ тоннелей въ одинъ путь . . . . .	1,967
и два большихъ тоннеля въ два пути, одинъ длиною 11,368 вер., а другой 6 верствъ, съ	
общимъ протяженіемъ всѣхъ тоннелей . . . . .	42
	35,21 вер.

и стоимостью ихъ . . . . . 31.815,320 руб.

лежащей на версту дороги

въ . . . . . 190,089 р. 74 коп.,

но и помимо такой значительной стоимости устройства желѣзной дороги въ центральной части Главнаго Кавказскаго хребта, грандіозности ея сооружеій и связанныхъ съ ними затрудненій и потери времени, которымъ слѣдовало бы дорожить хотя бы въ виду быстрого проложенія желѣзныхъ дорогъ по Малой Азіи и возможности новой войны съ Турціей или Англійей, такая желѣзная дорога какъ упирающаяся въ Тифлисъ, должна была бы на этомъ и остановиться такъ какъ дальнѣйшее ея продолженіе изъ Тифлиса въ глубь Закавказья до соединенія съ будущими Персидскими и Турецкими желѣзными дорогами, вызвало бы массу затрудненій и громаднѣйшихъ ничѣмъ не оправдываемыхъ расходовъ, для уменьшенія которыхъ дальнѣшую линію пришлось бы начать отъ Закавказской ж. дороги много восточнѣе Тифлиса съ неизбѣжнымъ развѣтвленіемъ на Карсъ и Джульфу, причемъ послѣдняя изъ вѣтвей запала бы въ чужой районъ, въ районъ болѣе полезнаго дѣйствія обходной линіи на Баку.

VII. О преимуществахъ передъ ними желѣзнодорожнаго пути по долинамъ Кубани, Теберды, Чхалты и Кодора съ развѣтвленіями его на Сухумъ и Ново-Сенаки, абсолютныхъ его достоинствъ и основаніяхъ для продолженія его до г. Царицына.

Проложеніе желѣзной дороги черезъ главный Кавказскій хребетъ, непременно, въ центральной его части не можетъ вызываться ни особымъ значеніемъ этой мѣстности, ни сокращеніемъ разстоянія, ни наконецъ военными потребностями, которыя вмѣстѣ съ экономическими интересами Закавказья и всей Россіи гораздо лучше были бы удовлетворены обходною желѣзною дорогою на Баку и линіей Кубань Теберда, Чхалта и Кодоръ съ развѣтвленіемъ ея на Сухумъ и Ново-Сенаки, при наличности которыхъ и находящаяся между ними Военно-Грузинская дорога могла бы вполне успѣшно нести свою службу по удовлетворенію какъ культурныхъ, экономическихъ такъ и военныхъ требованій центральной части Закавказья, могущей дать значительно менѣе грузовъ, чѣмъ Восточная и Западная его части.

Долины р. Арагвы и ея притоковъ, равно какъ и долина р. Ассы, по которымъ избрано наивыгоднѣйшее, въ централь-

ной части главнаго Кавказскаго хребта, Тарское направлѣніе, слишкомъ малопроизводительны и не общаются даже и въ будущемъ значительнаго экономическаго развитія, тогда какъ желѣзнодорожная линія по долинамъ Кубани, Таберды, Чхалты и Кодора съ ея развѣтвленіями на Сухумъ и къ станціи Ново-Сенаки Закавказской желѣзной дороги, представила бы настоящій великій Кавказскій путь, какъ прорѣзывающая плодородную Кубанскую область и богатѣйшія, но совершенно изолированныя нынѣ Абхазію, Цебелду и Самурзакань, входящія въ составъ Сухумскаго Округа, наиболѣе населенную Кутаисскую губернію и ея древнюю Колхиду, а нынѣ Мингрелію, Имеретію, а при всемъ томъ весьма легко могла бы быть продолжена до Царицына, гдѣ оканчивается общая сѣтъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и тѣмъ самымъ войти въ составъ, чрезвычайно важнаго обще-государственнаго пути, который кратчайшимъ образомъ соединилъ бы р. Волгу съ наиболѣе важнымъ для Россіи Чернымъ моремъ, прошелъ бы по серединѣ между Каспійскимъ и Чернымъ съ Азовскимъ морями, связалъ бы Закавказье и чрезвычайно важное его Черноморское побережье какъ между собою, такъ и со внутренней Россіей, съ ея Волжскимъ и Донскимъ бассейнами, съ Владикавказскою, Волго-Донскою и Грязе-Царицынскою желѣзными дорогами, а черезъ ихъ посредство и со всею русскою желѣзнодорожною сѣтью и примкнулъ бы не только къ Закавказской желѣзнодорожной сѣти, но и къ такому пункту Чернаго моря, какъ Сухумъ, въ которомъ, кромѣ многихъ другихъ его данныхъ, имѣется еще обширная, глубокая, никогда незамерзающая и самая спокойная бухта на всемъ Кавказско-Черноморскомъ побережьѣ. Такой путь сослужилъ бы не менѣе хорошую службу для всей Западной и отчасти Центральной части Закавказья, чѣмъ обходная линія на Баку для Восточной, а Военно-Грузинское шоссе для Тифлисской губерніи и способствовалъ бы попутному его заселенію, развитію правильныхъ хозяйствъ по хлѣбопашеству и скотоводству

въ Киргизскихъ степяхъ, а также быстрому заселенію Закавказья и замѣчательнаго его Черноморскаго побережья, при чемъ создалъ бы значительное мѣстное и громадное транзитное движеніе, съ массой какъ прямыхъ, такъ и косвенныхъ выгодъ Россіи, произведя цѣлый переворотъ въ судьбѣ Закавказья и его Черноморскаго побережья и сильный толчекъ къ болѣе быстрому экономическому развитію всей Россіи и вполнѣ успѣшной ея торговлѣ. Желѣзнодорожный путь Царицынъ-Сухумъ съ вѣтвью его къ станціи Ново-Сенаки Закавказской желѣзной дороги существенно недостаетъ Россіи и прямо указывается какъ географически, такъ и сравнительно благоприятными топографическими, геологическими и прочими условіями его перехода черезъ главный Кавказскій хребетъ по долинамъ Кубани, Теберды, Чхалты и Кодора, заслуживающаго полнаго его предпочтенія всѣмъ прочимъ переходамъ, не только по сравнительной дешевизнѣ, легкости и скорости его выполненія, но и по великому значенію экономическому и громадной Государственной важности всего этого пути, съ осуществленіемъ котораго, Россія, кромѣ успѣшнаго достиженія стратегическихъ и другихъ весьма важныхъ цѣлей, сокращенія времени и расходовъ по доставкѣ въ Закавказье войскъ и необходимыхъ имъ запасовъ съ С. Кавказа, Волжскихъ и Донскихъ пристаней и многихъ другихъ мѣстъ, легко могла бы поднять свою производительность и развитъ какъ сухопутную, такъ и морскую ея торговлю. Такой путь, представляя наилучшій и наивыгоднѣйшій доступъ къ Закавказью и къ его изолированному Черноморскому побережью, будущему саду Россіи и одной изъ самыхъ красивыхъ мѣстностей нашего Юга, имѣющей къ тому же массу вѣскихъ данныхъ для самой оживленной экономической дѣятельности какъ по горной, лѣсной и земледѣльческой промышленности, такъ равно и по рыболовству, каботажу и внѣшней морской торговлѣ, при несущественномъ лишь удлиненіи на Тифлисъ всего на какихъ нибудь 150 верстъ противъ желѣзнодорожнаго сообщенія съ

проектированнымъ переходомъ черезъ главный Кавказскій хребетъ по Тарскому направленію, былъ бы кратчайшимъ не къ одному только Сухуму, расположенному почти въ серединѣ Ю. Восточнаго Черноморскаго побережья и имѣющему громадную будущность, но и ко всей Западной части Закавказья съ весьма важнымъ Батумомъ, какъ военный портъ и крѣпость на правомъ флангѣ нашей арміи при войнѣ съ Турціей, а при томъ составилъ бы естественное и безусловно необходимое дополненіе къ предрѣшенной уже обходной линіи на Баку и существующему Военно-Грузинскому шоссе, и несомнѣнно далъ бы сильный толчокъ къ быстрому заселенію всего Закавказья и экономическому его развитію съ весьма блестящими послѣдствіями для всей Россіи.

Относительная легкость перехода черезъ главный Кавказскій хребетъ по вышеупомянутымъ долинамъ и чрезвычайно благоприятныя условія проложенія этого пути на всемъ остальномъ его протяженіи даютъ возможность его исполненія въ теченіи сравнительно очень непродолжительнаго времени и при томъ съ неособенно значительною поперстною и общемою стоимостью, которая съ избыткомъ окупилась бы въ первую же войну на границѣ Закавказья, однимъ лишь сокращеніемъ расходовъ по военнымъ перевозкамъ, а между тѣмъ, при существованіи этого пути, разъ навсегда были бы устранены всѣ неблагоприятныя обстоятельства, тормозящія развитіе промышленности и торговли, какъ въ Закавказьи, такъ и въ Россіи, причемъ Сухумъ да и вообще все Черноморское побережье Закавказья заняли бы по праву принадлежащее имъ мѣсто и которыхъ они до сихъ поръ не имѣютъ только потому, что совершенно уединены какъ отъ Россіи, такъ и отъ Закавказья и несмотря на всѣ усилія Правительства и всѣ производимыя имъ жертвы, не могутъ естественно и скоро развиваться, рискуя при томъ же новымъ ихъ разореніемъ съ повтореніемъ всѣхъ бѣдствій минувшей русской-турецкой войны 1877 года.

При взглядѣ на рельефъ горъ главнаго Кавказскаго хребта, нельзя не замѣтить, что та его часть, по которой на Сѣверномъ его склонѣ протекають Кубань и Теберда съ ея притокомъ Хутый, а на Южномъ—Кодоръ и Чхалта съ ея притокомъ Чхалта-Дзыхи представляетъ собою несравненно болѣе удобную мѣстность для проложенія широко-колейной желѣзной дороги значительнаго движенія, нежели центральная его часть, въ которой даже и при наивыгоднѣйшемъ Тарскомъ направленіи потребовалось бы развитіе линіи по весьма тѣснымъ извилистымъ ущельямъ рѣчекъ 4-го порядка, тогда какъ долины рѣчекъ Хутый и Чхалта-Дзыхи всего лишь 3-го порядка, а при томъ Хутый и Чхалта-Дзыхи, какъ и рѣчка Чхалта, она же и Адгара, имѣютъ очень косое направленіе къ Главному Кавказскому хребту, допускающее болѣе пологій по нимъ подъемъ, что при надежности еще грунтовъ, сравнительной прямизнѣ ущелій рѣчекъ, пологости ихъ береговъ и малой ихъ изрѣзанности второстепенными оврагами, является весьма важнымъ обстоятельствомъ для перехода здѣсь Главнаго Кавказскаго хребта желѣзною дорогою или изъ ущелья Чхалта-Дзыхи въ долину р. Хутый или же прямо въ послѣднюю изъ долины р. Адгара, имѣющей общій уклонъ всего лишь 0,018 \*) и весьма удобный для развитія линіи по косогору лѣваго ея берега.

При подходахъ этой желѣзной дороги къ тоннелю подъ Главнымъ Кавказскимъ хребтомъ, по лѣвымъ берегамъ долины рѣчекъ Чхалта-Дзыхи и Хутый, перевальная часть желѣзнодорожной линіи была бы совершенно обезпечена какъ отъ снѣжныхъ заваловъ, каменныхъ обваловъ, такъ и отъ земляныхъ и каменныхъ выносовъ, а вслѣдствіе небольшой здѣсь ширины Главнаго Кавказскаго хребта и стѣнообразности подводящихъ къ нему верховьевъ ущелій Чхалта-Дзыхи и

\*) Измѣренной между впаденіемъ ея въ р. Кодоръ и ея притокомъ р. Птышь.

Хутый, самый тоннель, по всей вѣроятности, вышелъ бы не выше 8 верстъ и при томъ съ весьма удобными и короткими къ нему подходами, не требующими дорого стоящихъ крытыхъ галерей, а все это такія благоприятныя условія для проведенія Горной желѣзной дороги, ради которыхъ далеко не лишнимъ было бы обратить достопамятное вниманіе на эту часть Главнаго Кавказскаго хребта, съ производствомъ изысканій и самыхъ обстоятельныхъ изслѣдованій, имѣющихся здѣсь переваловъ, равно какъ и рѣкъ Кубани, Теберды, Чхалты и Кодора, долины которыхъ въ общемъ весьма просторны, а паденіе ихъ много менѣе предѣльнаго уклона въ 0,025, часто допускаемаго въ горныхъ мѣстностяхъ для желѣзныхъ дорогъ съ значительнымъ движеніемъ, вслѣдствіе чего желѣзнодорожная линія, при проложеніи ея по указаннымъ долинамъ, по всей вѣроятности, не потребовала бы искусственнаго удлиненія и въ общемъ могла бы оставаться на ихъ днѣ у подошвы боковыхъ ихъ склоновъ.

Общее направленіе линіи могло бы быть задано, по топографической картѣ въ масштабѣ 5 верстъ въ одномъ дюймѣ, такъ чтобы желѣзная дорога, начавшись отъ станціи Сухумъ-Кале, на площади за городомъ, находящейся между крѣпостью и маякомъ, прошла бы черезъ городъ, а далѣе между берегомъ моря и подошвой первой Террасы горъ, мимо дачъ и вблизи существующаго шоссе въ сел. Дранды, гдѣ отдѣлившись отъ своей вѣтви къ станціи Ново-Сенаки Закавказской желѣзной дороги, завернула бы въ долину р. Кодоръ у подошья высотъ, господствующихъ надъ правымъ берегомъ этой рѣки. Правый берегъ долины р. Кодоръ въ общемъ удобенъ для проложенія желѣзной дороги у подошвы его косоповерхъ, и вплоть до с. Наа долина очень широка; далѣе же она хотя и значительно уже, но повидимому не представитъ особенныхъ затрудненій, за исключеніемъ развѣ у Богадской тѣсины, находящейся въ среднемъ теченіи Кодора, въ такъ называемомъ ущельи Далъ, слѣдуя по которому далѣе пра-

вымъ берегомъ р. Кодоръ, желѣзнодорожная линія свободно могла бы дойти до р. Чхалты, впадающей въ Дальскую долину р. Кодоръ, а затѣмъ перейти мостомъ Чхалту и постепенно подниматься лѣвымъ берегомъ ея долины до самаго перехода черезъ Главныя Кавказскія хребты, который, смотря по обстоятельствамъ, могъ бы быть избранъ или прямо изъ долины р. Чхалты-Ацгара въ долину р. Хутый, или же пользуясь ущельемъ р. Чхалты-Дзыхи, впадающей въ р. Чхалту; по переходѣ же тоннелемъ Главнаго Кавказскаго хребта, желѣзная дорога легко уже могла бы спускаться долинами рѣкъ Хутый, Теберды и Кубани и примкнуть къ станціи Невинномыской Владикавказской желѣзной дороги, а затѣмъ протянуться и до самаго Царицына, пользуясь весьма благоприятными условіями мѣстности на всемъ этомъ протяженіи. На основаніи барометрическихъ и прочихъ данныхъ А. Бернадцага \*), приведенныхъ въ его брошюрѣ подъ названіемъ „Отъ Сухума до Домбай Ульгенъ“, и данныхъ инженера Оловенникова, \*) изложенныхъ въ его рапортѣ Начальнику Управленія Путей сообщенія на Кавказѣ:

Общій уклонъ р. Кодоръ, между Чернымъ моремъ и впаденіемъ въ Кодоръ р. Амткель . . .	0,0058
Уклонъ средней части р. Кодоръ по Далской его долинѣ . . . . .	0,009
Уклонъ р. Амткель, при впаденіи ея въ Кодоръ . . . . .	0,017
и уклонъ р. Чхалты до впаденія въ нее р. Птышь . . . . .	0,018
т. е. такой же какъ и р. Амткель, имѣющей съ нею одинъ и тотъ же порядокъ.	

\*) Участвовавшихъ въ экспедиціи Начальника бывшаго Сухумскаго военнаго отдѣла Генерала Аракина, по долинамъ рѣкъ Маджарки, Кодоръ, Чхалты и Птышь.

При вышеуказанномъ общемъ направленіи линіи съ постепеннымъ поднятіемъ ея къ Главному Кавказскому хребту, начиная отъ развѣтвленія у Дранды и до перехода этого хребта тоннелемъ изъ долины Чхалты въ долину рѣчки Хутый, протекающей уже по сѣверному склону хребта, надо полагать, что линію можно было бы оставить на днѣ долины безъ всякаго развитія ея длины вплоть до самаго ущелья р. Чхалты-Дзыхи, при чемъ тоннель подъ Главнымъ Кавказскимъ хребтомъ едва ли вышелъ бы длиннѣе 8-ми верстъ, а при поднятіи линіи по весьма удобному и совершенно неизрѣзанному оврагами склону второстепеннаго хребта, находящагося между рѣчками Чхалта-Дзыхи и Чхалта-Ацгара, легко можетъ статься, что длина тоннеля вышла бы и того менѣе.

При проектированіи подхода къ Главному Кавказскому хребту—долиною р. Чхалта-Дзыхи, направленіе его могло бы быть задано по дву этого притока рѣчки Чхалты-Ацгары съ развитіемъ линіи, лишь въ боковыхъ ущельяхъ петлями съ малыми тоннелями подъ второстепенными хребтами-отрогами, а можетъ быть даже и безъ такихъ тоннелей,—однимъ лишь постепеннымъ поднятіемъ по склонамъ лѣваго берега этого ущелья, при чемъ только развитіе линіи пришлось бы начать гораздо ранѣе, а именно еще съ долины р. Чхалты, тотчасъ по минованіи ея притока Птышь.

Въ первомъ случаѣ т. е. при оставленіи линіи на днѣ р. Чхалта-Ацгара, тоннель черезъ Главный Кавказскій хребетъ, какъ уже было упомянуто, вышелъ бы не выше 8-ми верстъ, а входъ въ него оказался бы на высотѣ около 4000 футъ надъ уровнемъ моря, какъ и при развитіи линіи тоннельными петлями при подъемѣ по р. Чхалта-Дзыхи, а при развитіи ея постепеннымъ поднятіемъ по косогору р. Чхалты и косогору отрога между Чхалтой-Дзыхи и Чхалтой-Ацгарой, входъ въ тоннель, по всей вѣроятности, оказался бы на высотѣ немного больше 4000 футъ.

Самый перевалъ въ этихъ мѣстахъ Главнаго Кавказскаго

хребта приходится почти на одной высотѣ съ переваломъ изъ долины рѣки Птышь въ долину рѣки Домбай-Ульгенъ, возвышающимся на 8,600 надъ морскимъ уровнемъ.

Оба эти перевала считаются наиболѣе низкими во всей этой части Главнаго Кавказскаго хребта, но поднятіе къ перевалу Домбай-Ульгенъ уже потому было бы затруднительно и невыгодно, что р. Птышь имѣетъ слишкомъ крутое паденіе, а при всемъ томъ въ верховьяхъ этой рѣки имѣется значительный ледникъ Птышь-Ашта.

Въ такомъ, приблизительно, видѣ представляется самая трудная перевальная часть линіи, проложеніе же желѣзной дороги на остальномъ ея протяженіи, какъ по долинамъ рѣкъ сѣвернаго склона Теберды, Кубани, такъ и по южному склону Главнаго Кавказскаго хребта, повидимому, не можетъ встрѣтить особенныхъ затрудненій, проходя отъ самаго Сухума до Дранды по совершенно равнинной мѣстности съ весьма удобными переходами рѣчекъ Сухумки, Беслетки, Маджарки, Келласури, Скургай и другихъ менѣе значительныхъ, а затѣмъ долиною р. Кодоръ.

Долина Даль или среднее теченіе рѣки Кодоръ также не должно представить особыхъ затрудненій по правому ея берегу; дно ея состоитъ изъ ряда достаточно широкихъ полянъ, которыя мѣстами хотя и суживаются выдающимися мысами второстепенныхъ хребтовъ, но настолько еще просторны, что желѣзнодорожная линія могла бы быть здѣсь свободно проложена по дну долины съ поднятіемъ лишь у Богадской тѣнины да при пересѣченіи выдающихся мысковъ, которые въ крайнемъ только случаѣ пришлось бы перерѣзать выемками, вѣроятнѣе же всего ихъ можно будетъ обойти закругленіями линіи, обращенными своею выпуклостью къ руслу Кодора.

Характеръ обоихъ склоновъ Дальской долины повидимому, почти одинаковъ; отъ замыкающихъ ея хребтовъ, съ Юга Панавскаго и Сѣвернаго съ горными вершинами Амфорта и

Пелахъ-Бора, отходятъ второстепенные отроги, обанчивающіеся мысками, обходъ которыхъ не составитъ особыхъ затрудненій, но лѣвый берегъ долины Далъ за густою растительностью вѣковыхъ лѣсовъ и за отсутствіемъ на немъ даже тропинокъ, непроходимъ, тогда какъ по правому берегу кромѣ тропы, проложенной Кавказскимъ Округомъ Путей Сообщенія къ Клухорскому перевалу, имѣется еще другая, болѣе близкая къ рѣкѣ Кодоръ, но только съ переходомъ впадающихъ въ нее рѣчекъ не мостами, а въ бродъ; послѣдняя тропа, какъ и верхняя попадаетъ въ ущелье Далъ изъ долины рѣки Амкель, впадающей въ рѣку Кодоръ, но идетъ въ обходъ Джегергельскаго отрога, а далѣе направляется черезъ урочище Латы до р. Чхалты.

На полянахъ праваго берега долины Далъ впадаютъ рѣчки число которыхъ, впрочемъ, не велико, а наибольшій расходъ каждой изъ нихъ таковъ, что для свободнаго ихъ пропуска едва ли могутъ потребоваться мосты съ отверстіемъ болѣе 3-хъ сажень.

Берега рѣчки Чхалты также весьма удобны для проложенія желѣзной дороги особенно же лѣвый съ пологими склонами, малоизрѣзанными оврагами.

Каменные породы, встрѣчающіяся по долинѣ Далъ, заключаютъ часто лаву и трахитъ, а растительность ея горныхъ склоновъ, состоитъ изъ пальмъ (буксъ-самшишъ) орѣшника и бука, на полянахъ же встрѣчается множество одичавшихъ фруктовыхъ деревьевъ, оставленныхъ выселившимися цебелдинцами. Тропа, заворачивающая изъ долины р. Кодоръ въ долину р. Чхалты сначала идетъ по правому берегу послѣдней рѣки, но затѣмъ переходитъ мостомъ на лѣвый ея берегъ, гдѣ и развѣтвляется на тропу, ведущую къ перевалу Домбай-Ульгенъ по долинѣ р. Птышъ и на тропу по долинѣ рѣки Клычъ, ведущую къ Клухорскому и Нахарскому переваламъ. Отъ существующаго деревяннаго моста черезъ р. Чхалту имѣется еще тропа и по правому берегу этой рѣчки, направ-

ляющаяся къ Марухскому перевалу изъ долины р. Чхалты-Ацгара въ долину р. М. Зеленчукъ и находящемуся на высотѣ 9600 футь надъ уровнемъ моря.

Съ осуществленіемъ желѣзной дороги черезъ Главный Кавказскій хребетъ, не въ центральной его части, а по указываемому направленію на Сухумъ съ вѣтвью къ Закавказской желѣзной дорогѣ, такая дорога наилучшимъ образомъ связала бы Закавказье съ внутренней Россіей, способствовала бы Государственной его безопасности, и какъ вполне удовлетворяющая основнымъ требованіямъ экономическаго развитія Кавказа могла бы справедливо называться великимъ Кавказскимъ путемъ, а съ продолженіемъ ея до Царицына могла бы войти въ составъ такого важнаго Государственнаго пути, при которомъ Россія получила бы блестящіе результаты, по развитію ея производительныхъ силъ и по свободному выходу ея грузовъ къ Черному морю и за границу.

Кромѣ громаднаго транзитнаго по немъ — движенія, указываемаго географически, такой путь легко и скоро могъ бы развитъ и значительное мѣстное движеніе, какъ связывающей весьма производительныя мѣстности страдающія лишь отъ недостатка удобныхъ сообщеній.

У с. Наа по р. Кодоръ имѣются мѣсторожденія камня, пригоднаго для фабрикаціи портландскаго цемента; въ бассейнѣ р. Амкель есть залежи свинцоваго блеска и мѣднаго колчедана, а въ одной изъ возвышенностей, прилегающихъ къ долинѣ Далъ, въ нѣсколькихъ верстахъ на с. западъ отъ урочища Латы находятся мѣсторожденія свинцово-серебряной руды съ значительнымъ содержаніемъ серебра.

Долина Далъ, нынѣ представляющаяся совершенно безлюдною, очень богата, плодородна, и заслуживаетъ всесторонняго ея изслѣдованія и правильной обработки и несомнѣнно, что многія ея богатства будутъ открыты лишь впослѣдствіи. Она служитъ главнымъ проходомъ изъ Сухума въ Сванетію, Баксанскую долину Кабарды, въ Карачай, а также на весьма

плодородное плоскогоріе богатѣйшихъ Закубанскихъ станицъ; по берегамъ ея растутъ вѣковые лѣса самыхъ разнообразныхъ породъ, а самая долина почти сплошь усѣяна фруктовыми деревьями, одичавшими со времени выселенія изъ нея Цebelдинцевъ.

По рѣкѣ Чхалтѣ часто попадаются холодные, горячіе, кислые, сѣрные и другіе малоизслѣдованные минеральные источники, которыми въ настоящее время пользуются только пастухи.

Вся долина р. Чхалты, какъ и долина р. Секенъ—верхнее теченіе Кодора, покрыта сплошь пихтовыми и каштановыми лѣсами, а по р. Тебердѣ имѣется сосновый мачтовый лѣсъ; въ этой же послѣдней долинѣ весьма развито и скотоводство.

Вдоль предлагаемой же вѣтви къ станціи Ново-Сенаки также растутъ лѣса и находится много неизслѣдованныхъ минеральныхъ мѣсторожденій, при чемъ на р. Ингуръ, въ древней Колхидѣ, имѣются даже золотыя росыши.

### VIII. О блестящихъ послѣдствіяхъ, для всей Россіи, осуществленія желѣзно-дорожнаго пути Царицынъ—Сухумъ съ вѣтвью къ Закавказской ж. дорогѣ.

При наличности Военно-Грузинскаго шоссе и обходной желѣзной дороги на Баку, Россія, съ осуществленіемъ желѣзной дороги отъ Царицына до Сухума съ вѣтвью къ Ново-Сенаки, получила бы вполне удобныя непрерывныя сообщенія съ С.-Кавказомъ и Закавказьемъ какъ черезъ Ростовъ на Дону, такъ и черезъ Царицынъ не только съ Сухумомъ, но и съ Новороссійскомъ, Батумомъ, Тифлисомъ и Баку, чѣмъ достигнута была бы возможность правильнаго распредѣленія какъ военныхъ силъ и средствъ по различнымъ частямъ Закавказья и С. Кавказа, такъ и грузовъ съ бассейновъ рѣкъ Волги, Дона, съ Кубанской области и прочихъ мѣстностей Россіи, которыя могли бы легко, дешево и скоро подаваться ко всѣмъ этимъ пунктамъ, въ обмѣнъ на обратные грузы, при полномъ удовлетвореніи всѣхъ прочихъ нуждъ Закавказья, какъ экономическихъ, такъ и военнаго хозяйства, равно какъ и всѣхъ требованій, вызываемыхъ необходимостью достиженія политическихъ цѣлей и успѣшнаго разрѣшенія стратегическихъ задачъ на Черномъ морѣ и по единственной нашей границѣ съ Турціей въ Закавказьѣ.

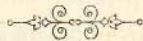


Такой путь, какъ Царицынъ-Сухумъ съ вѣтвью къ Закавказской желѣзнодорожной сѣти, при всѣхъ своихъ достоинствахъ и преимуществахъ передъ всѣми прочими путями изъ Россіи въ Закавказье доставилъ бы возможность не только безубыточности Кавказа, но и такихъ экономическихъ условій для всей Россіи, при которыхъ не могло быть и рѣчи о какихъ либо финансовыхъ ея затрудненіяхъ, между тѣмъ какъ въ настоящее время Закавказье, не смотря на всѣ свои богатства, вмѣсто того, чтобы служить источникомъ всевозможныхъ выгодъ и доходовъ русскому государству, все еще представляется краемъ малоходнымъ, съ весьма рѣдкимъ и при томъ не русскимъ населеніемъ, а также съ весьма ограниченными продовольственными и перевозочными средствами, далеко недостаточными для нуждъ военного времени, тогда какъ при свободномъ доступѣ русскихъ силъ къ нему и къ его Черноморскому побережью, Россія имѣла бы тамъ не однѣ только свои войска и администрацію, но и безусловно необходимое ей русское населеніе, которое, помимо полезной его экономической дѣятельности, могло бы оказать правительству и весьма важныя услуги въ военное время; при такой связи Россіи съ ея Закавказьемъ, въ послѣднее свободно и охотно явились бы и предприимчивые люди и капиталы и столь необходимыя ему рабочія руки, въ немъ закипѣла бы русская жизнь и весьма оживленная дѣятельность съ самыми разнообразными хозяйствами по земледѣлію и промышленности, по мѣрѣ развитія которыхъ, прогрессивно увеличивалась бы производительность всего края, а вмѣстѣ съ нею и ежегодное количество грузовъ для отправки ихъ какъ въ Россію, такъ и за границу; съ поднятіемъ производительности Закавказья и усиленіемъ его сношеній и торговли, естественно стали бы развиваться порты по Закавказско-Черноморскому побережью, при большемъ благоустройствѣ которыхъ явились бы всѣ необходимыя удобства по нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ, равно какъ и по укрытіи парусныхъ судовъ отъ не-

погоды, а вмѣстѣ съ этимъ наступила бы возможность безопаснаго берегового плаванія, а слѣдовательно и выгоды рыболовства и каботажна, при которыхъ выработались бы хорошіе, опытные матросы и возникло бы мѣстное судостроеніе изъ лѣса, имѣющагося въ изобиліи на Ю.-Восточномъ берегу Чернаго моря; съ развитіемъ же мѣстнаго судостроенія постепенно могли бы возникать какъ верфи, такъ и заводы для оборудованія судовъ, а все это, разумѣется, не могло бы не способствовать быстрому, вполне нормальному, росту русскаго коммерческаго флота на Черномъ морѣ, при существованіи котораго много облегчилось бы развитіе и содержаніе въ исправности военнаго флота, необходимаго здѣсь также какъ и пути сообщенія изъ внутреннихъ губерній къ Черному морю, для обезпеченія его побережья отъ прямыхъ и косвенныхъ поплзновеній Англій, періодически разрушающей наши Черноморскіе берега, въ видахъ заторможенія конкурирующей ей русской морской торговли.

Съ усиленіемъ производительности и развитіемъ торговли Закавказья и прочихъ мѣстностей, прилегающихъ къ нашимъ Черноморскимъ берегамъ, а черезъ ихъ посредство и производительности и торговли внутри русскаго государства, Россія, при собственномъ коммерческомъ флотѣ весьма легко могла бы усилить свои торговыя сношенія какъ съ Западною Европою, такъ и, главнымъ образомъ, съ дальнимъ востокомъ, особенно теперь, когда имѣется Суэцкій каналъ, со времени прорытія котораго, наши Черноморскіе порты, сравнительно съ заграничными, оказываются болѣе близкими къ Египту, Индіи, Китаю и къ сосѣднимъ съ ними странамъ, а самое Черное море стало для насъ наиболѣе важнымъ по внѣшней морской торговлѣ, при надлежащемъ развитіи которой Россія достигла бы и въ этомъ отношеніи полной самостоятельности, взаимнѣ нынѣшней ея зависимости отъ иностраннаго посредничества, слишкомъ дорого намъ обходящагося и тѣмъ самымъ тормозящаго нашу фабричную промышленность, съ

устраненіемъ котораго установились бы, наконецъ, какъ правильный и выгодный сбытъ нашихъ сельско-хозяйственныхъ произведеній, такъ и дешевое полученіе колоніальныхъ товаровъ и сырья для русскихъ фабрикъ, а все это настолько важно, что ради этого стоило бы дать хотя бы первый толчокъ, устройствомъ желѣзнодорожнаго пути Царицынъ—Сухумъ съ вѣтвью къ станціи Ново-Сенаки Закавказской желѣзной дороги, съ осуществленіемъ котораго, Царицынъ обратился бы въ болѣе важный пунктъ по торговымъ сношеніямъ всего Кавказа съ внутренними и въ особенности съ Волжскими губерніями, сталъ бы основнымъ опорнымъ пунктомъ во время военныхъ дѣйствій въ Закавказьѣ и наиболѣе удобнымъ мѣстомъ склада запасовъ для надобностей Закавказской арміи, а Сухумъ, благодаря наличности всѣхъ вышеприведенныхъ его данныхъ, могъ бы быстро разростись до размѣровъ весьма важнаго и крупнаго Коммерческаго портоваго города, и стать знаменитою русскою климатическою станціей и центромъ самой оживленной и разнообразной С.-Хозяйственной дѣятельности на Ю.-Восточномъ берегу Чернаго моря.



Приложеніе къ брошюрѣ Сухумъ-Кале, его данныя и возможная будущность, основанія для осуществленія желѣзныхъ дорогъ, чрезъ Главный Кавказскій хребетъ и отъ Закавказской ихъ сѣти.

\*\* Въ кавказскихъ газетахъ ведется оживленная полемика по поводу того, гдѣ долженъ пройти новый желѣзный путь въ Закавказьѣ и куда выйти. Инженеръ г. Андриевскій выпустилъ брошюру, доказывая необходимость вести этотъ путь къ Сухумъ-Кале. Другой инженеръ, г. Статковскій въ газетѣ «Кавказъ» горячо опровергаетъ его мнѣніе и предлагаетъ вести новый путь совсѣмъ въ иномъ направленіи—по кратчайшему разстоянію между Ростовомъ и Тифлисомъ. На его проектъ въ свою очередь возражаетъ въ «Кавказѣ»-же г. Ш—евъ, основательно доказывающій, что расчетъ г. Статковскаго относительно краткости проектируемаго имъ пути не выдерживаетъ критики; вмѣстѣ съ тѣмъ онъ указываетъ на огульное отрицаніе г. Статковскимъ значенія для русскихъ интересовъ линіи къ Сухуму.

Вотъ разстояніе отъ Ростова до нѣкоторыхъ главныхъ пунктовъ Закавказья по проектамъ обоихъ инженеровъ:

Отъ Ростова до:	По проекту инж. Статковскаго.	По проекту инж. Андриевскаго.
Сухума . . . . .	1100 версть.	631 версть.
Батума . . . . .	1051 »	847 »
Кутаиса . . . . .	933 »	775 »
Тифлиса . . . . .	868 »	964 »
Баку . . . . .	1383 »	1479 »

Изъ этихъ цифръ оказывается, что направленіе черезъ Невинномысскую и Ново-Сенаки сравнительно съ предлагаемымъ Б. И. Статковскимъ удлиняетъ путь изъ Россіи въ восточное Закавказье всего на 96 версть, а для западнаго Закавказья,

напротивъ, значительно сокращаетъ его; именно: до Кутаиса на 158 в., до Батума на 204 в. и до Сухума на 469 в., т. е. оно соединитъ внутреннюю Россію съ восточнымъ Закавказьемъ почти такъ же хорошо, какъ направление Даргъ-Кохъ — Гори а съ западнымъ Закавказьемъ несравненно лучше.

Г. Статковскій полагаетъ, что Сухумская линія откроетъ путь въ Закавказье разнымъ «иностранцамъ», которые уже и теперь начинаютъ-де являться тамъ. Г. Ш—въ резонно отвѣчаетъ г. Статковскому, что суть вопроса лежитъ въ колонизаціи русскимъ элементомъ богатѣйшаго Сухумскаго края, въ которомъ безъ дорогъ—желѣзной и колесной—русскій элементъ никогда и не появится. Замѣчаніе г. Ш—ва тѣмъ болѣе вѣрно, что нѣкоторые туземные элементы дѣлаютъ все, чтобы помѣшать прочному водворенію русскихъ въ краѣ. Дѣло заселенія Кавказа русскимъ населеніемъ крайне нежелательно, напр., армянамъ, въ рукахъ которыхъ положительно находится весь Кавказъ. Двадцать лѣтъ тянется этотъ настоятельный для насъ вопросъ и все не можетъ кончиться: русскій крестьянинъ, испытывая тысячи незаслуженныхъ мытарствъ, до сихъ поръ не можетъ устроиваться на Кавказѣ.

«Новое Время» № 6869 отъ 15 апр.

### О желѣзной дорогѣ по направленію инженера Андриѣвскаго.

Не давно мнѣ пришлось прочесть брошюру инженера Андриѣвскаго и статьи въ газ. «Кавказъ»: инж. Статковскаго (въ № 78) и Ш—ва (въ №№ 89 и 90). Хотя я и не получилъ спеціальнаго образованія, по части сооруженія ж. д., однакоже нахожу, что не всякія слова патентованныхъ специалистовъ авторитетны, помня что и на мудрецовъ иногда находятъ простота.

Прежде всего обращаю вниманіе читателей на заключеніе статьи г. Статковскаго, гдѣ онъ, по праву компетентности,

постановилъ слѣдующее безапелляціонное рѣшеніе: «Такой несообразный проектъ, какъ Баталпапинскъ-Клухоръ-Сухумъ, который—не допусти—Господи—ежели станеть строиться, поглотитъ совершенно непроизводительно много милліоновъ, закроетъ для Россіи Закавказье, и въ вознагражденіе дастъ совершенно ей ненужный Сухумъ, для наплыва въ Закавказье иностранцевъ, которые и теперь уже шныряютъ по всему Кавказу, и этотъ то путь очеркъ г. Андриѣвскаго, на стр. 46, называетъ, вѣроятно, ради смѣха, настоящимъ великимъ Кавказскимъ путемъ».

Спрашивается, почему жел. дор., по направленію инж. Андриѣвскаго закроетъ для Россіи Закавказье? Перестанутъ развѣ ѣздить изъ Россіи въ Закавказье, *даже и по прежнимъ путямъ*? Едва ли. Не закрывалось же для Россіи Закавказье, когда ѣздили чрезъ Кавказскія горы на буйволахъ. Еще менѣе понятно почему иностранцы, и теперь шныряющіе по всему Кавказу, послѣ постройки жел. дор. въ Сухумъ такъ таки валомъ и повалятъ въ Закавказье? Почему они не повалили бы чрезъ тотъ же Сухумъ въ Закавказье тогда, когда была бы построена къ нему вѣтвь изъ Ново-Сенакъ, какъ того, несчетное число разъ, безуспѣшно, «добивались всѣ, бывшіе начальники края». Въ самомъ дѣлѣ, какъ объяснить, почему послѣ постройки ж. д. въ Сухумъ изъ Ново-Сенака иностранцы преспокойно сидѣли бы въ Европѣ, а послѣ постройки дороги въ тотъ же Сухумъ; изъ тѣхъ же Ново-Сенакъ, но только съ вѣтвью на Невинномысскую они стали бы летѣть въ Закавказье, какъ мухи на медъ. Очевидно, въ заключеніи статьи кроется что то иное. Очень бы интересно было получить разъясненіе, иначе безапелляціонное рѣшеніе можно признать болѣе тѣмъ непонятнымъ.

Г. Ш—въ для доказательства того, что Закавказье не закроется для Россіи, сравнивъ разстоянія отъ Ростова до главныхъ пунктовъ Закавказья, по проектамъ гг. Статковскаго и

Андріевского, нашель, что, по проекту послѣдняго, путь въ восточное Закавказье удлинняется всего только на 96 верстъ. Прекрасно сдѣлалъ г. Ш—евъ, но еще лучше было бы, если бы оба направленія—Клухорское и Джомагское привести къ одному знаменателю (на томъ основаніи, что разнородныя величины нельзя сравнивать), т. е. къ одному уклону. но хотя въ  $\frac{1}{200}$  (предѣльный уклонъ для равнинныхъ дорогъ), а потомъ уже полученныя длины линій обоихъ направленій прибавить, гдѣ слѣдовало. Такой приемъ былъ бы не лишній, потому что одна длина путей, того или иного направленій, безъ соображенія ея съ уклонами на нихъ, еще не вполне разрѣшаетъ вопроса, отъ того, что путь длиннѣйшій по протяженію, при пологихъ уклонахъ, можетъ оказаться, по времени движенія, короче кратчайшаго *по протяженію*, но съ крутыми уклонами.

По моему расчету, послѣ развертыванія направленій Клухорскаго и Джомагскаго въ  $\frac{1}{200}$  будетъ:

Отъ Ростова по проекту г. Статковскаго.

До Сухума . . . . .	1,545	вер.
» Кутаиса . . . . .	1,379	»
» Батума . . . . .	1,497	»
» Тифлиса . . . . .	1,172	»
» Баку . . . . .	1,686	»

Отъ Ростова по проекту г. Андріевского.

До Сухума. . . . .	815	вер., менѣе на	730
» Кутаиса . . . . .	953	»	» 426
» Батума . . . . .	1,013	»	» 484
» Тифлиса . . . . .	1,145	»	» 27
» Баку . . . . .	1,659	»	» 27

Изъ этого явствуетъ, что направленіе Клухорское не только не удлиняетъ, но напротивъ того сокращаетъ путь въ восточное Закавказье, почему его можно, въ отношеніи длины, признать безупречнымъ.

Инж. Андріевскій относительно опредѣленія уклоновъ на

южномъ склонѣ Кавказскаго хребта, основался не на собственной фантазіи, а на официальномъ донесеніи инж. Оловенникова, гдѣ значится, что: общій средній уклонъ р. Кодоръ между Чернымъ моремъ и р. Амткель—0,0058; уклонъ средней части р. Кодора по Дальской долины—0,009; уклонъ р. Чхалты до впаденія въ нее р. Птышъ—0,018.

Изъ этого, судя потому, что южный входъ тунеля возможенъ на высоту 4,700 футовъ (671 саж.), надъ уровнемъ моря, надо заключить, что путь между тунелемъ и р. Кодоръ (при впаденіи въ нее р. Чхалты) можетъ быть развитъ съ уклономъ не круче 0,025 (предѣлъ, установленный для горныхъ дорогъ). На сѣверномъ же склонѣ того же хребта, по удостовѣренію гг. Андріевского и Ш—ва, уклонъ отъ сѣвернаго выхода изъ тунеля до станціи Невиномысскаго будетъ не круче 0,01. Это удостовѣреніе оправдывается тѣмъ, что если сѣверный выходъ изъ тунеля возможенъ на высотѣ надъ уровнемъ моря въ 5,200 футовъ (743 саж.), а ст. Невиномысская стоитъ на нулѣ; въ 160 верстахъ отъ тунеля, то, раздѣливъ  $160 \times 500 = 80,000$  на 743, получится общій уклонъ въ 0,01. Но какъ Невиномысская стоитъ выше нуля, то и уклонъ, въ дѣйствительности долженъ быть положе. И такъ, направленіе Клухорское заслуживаетъ, и по отношенію къ уклонамъ, предпочтенія предъ Джомагскимъ.

Если обратить вниманіе на то, что на южномъ склонѣ Кавказскаго хребта, при развертываніи линіи отъ южнаго выхода изъ тунеля къ р. Кодоръ придется часть дороги вести на высотѣ надъ уровнемъ рѣки отъ 12 до 20 саж., то и это обстоятельство не представляетъ изъ себя китайскаго дракона, потому что и въ проектѣ г. Статковскаго высота полотна дороги надъ уровнемъ р. Ардонъ допущена: между Кассаръ и Бать отъ 10 до 25 саж., а между Адайхохъ и Цей отъ 20 до 104 саж. Стало бытъ и тутъ Клухорское направленіе побиваетъ Джомагское.

Что до грунтовъ, на которыхъ придется класть полотно дороги, по проекту г. Андріевскаго, то, по удостовѣренію г. Ш—ва, линія ж. д. пересѣкаетъ хребетъ въ Абхазскихъ альпахъ, характеризующихся горными породами: *гранитомъ, мейсомъ, кристаллическими сланцами*, между которыми вклиняются: *диориты, диабазы, порфириты*, \*) — тогда какъ, по проекту г. Статковскаго, ж. д., перейдя Кавказскій хребетъ, прямо *врызывается въ размытой грунтъ по р. Діахотъ*, а на сѣверномъ склонѣ, что мнѣ лично извѣстно, такъ какъ я со 2-ю саперною ротой, цѣлый годъ находился на разработкѣ военно-осетинской дороги, Ардонское ущелье, вверхъ по рѣкѣ отъ Садона, чрезвычайно узко и заполнено *такими осытями*, что дорога, раздѣланная въ продолженіе дня, въ теченіе ночи совершенно исчезала, почему приходилось часто переходить рѣку мостами, что при веденіи ж. д. немислимо; отъ этого проектированная г. Статковскимъ ж. д. и поднята на высоту надъ уровнемъ рѣки Ардона отъ 10 до 104 саж. Слѣдовательно, и въ этомъ отношеніи, направленіе г. Андріевскаго одерживаетъ верхъ надъ направленіемъ г. Статковскаго.

Относительно ширины прибрежныхъ полей въ ущельѣ Ардонскомъ до Садона можно сказать, что они менѣе удобны, чѣмъ поляны ущелья Кубано тебердинскаго, потому что въ первомъ приходилось дѣлать отвѣсныя выемки до 7 саж. высотой, т. е. на погонной сажени, вынимать, при ширинѣ дороги въ 1½ сажени, до 10,5 кубовъ грунта, который нисколько не уширялъ дороги, потому что не могъ держаться на крутыхъ откосахъ, а падалъ въ ложе рѣки.

Дорога выходила волнистою съ подъемо-спусками, но если бы вести ее безъ обратныхъ спусковъ, однообразнымъ подъемомъ, то пришлось бы дѣлать выемки въ косогорахъ еще больше, или же вести дорогу по ложу р. Ардона, ограждая ее прочными дамбами. Кубано-тебердинское ущелье, будучи

\*) Чего нельзя игнорировать, такъ какъ породы на лицо.

шире Ардонскаго, даетъ возможность класть полотно на прибрежныхъ полянахъ и только въ немногихъ мѣстахъ врызаться въ косогоры, которые менѣе круты чѣмъ въ ущельѣ Ардонскомъ! По этому, и здѣсь преимущество на сторонѣ Клухорскаго направленія.

Короче сказать: направленіе, избранное г. Статковскимъ чрезъ Джомагскій переваль, *несравненно хуже* даже направленія военно-грузинской дороги, несмотря на существованіе тамъ заваловъ, а *тѣмъ болѣе хуже* направленія инж. Андріевскаго; поэтому, не мѣшаетъ сдѣлать основательное, а главное *безпристрастное* изысканіе, хотя бы только отъ впаденія р. Хутый въ Теберду, чрезъ переваль до сел. Чхалты по р. Кодоръ, потому что въ остальныхъ частяхъ направленія проведеніе ж. д. не сопряжено съ трудностями.

Издерживать же до 47 милліоновъ на Джомагское направленіе, безъ самой тщательной провѣрки другихъ направленій, это значитъ бросить даромъ капиталы.

Въ стратегическомъ отношеніи проектъ инж. Андріевскаго не разбирается, потому что таковой разборъ не долженъ быть гласенъ; но въ отношеніи передвиженія новобранцевъ, оба направленія—Клухорское и Джомагское—почти одинаковы, отъ того что длина ихъ, отъ Ростова до Тифлиса, разнится всего *на часъ* времени.

Инж. Рыдзевскій, приступая къ изысканію *по моему направленію*, ни о чемъ со мною не совѣтовался, а только однажды, на мой вопросъ: почему онъ проектируетъ семиверстный тоннель изъ долины Ассинской въ станицу Тарскую, когда можно было бы сдѣлать обходъ на станицу Сунженскую, при чемъ дорога удлинилась бы только на 5 верстъ?—отвѣтилъ: потому что всякое удлиненіе увеличиваетъ эксплуатационный расходъ. На это ошибочное заключеніе, вовсе непригодное для горныхъ дорогъ, я ничего не могъ отвѣтить, а въ свое время напечаталъ (въ прошломъ году въ газ. «Лучъ»

№ 43) замѣтку «О перевальной дорогѣ», изъ которой, кто пожелаетъ, можетъ узнать, что значить сокращеніе, *посредствомъ 7 верст. тунеля*, эксплуатаціонныхъ расходовъ на 5 верстъ открытой дороги. Оно значить: уплата, по соображеніямъ специалистовъ, министерствомъ финансовъ эксплуатаціоннаго расхода за пять верстъ открытой дороги, *ни больше, ни меньше, какъ за 18196 рубль впередъ*.

На случай если бы кому-нибудь вздумалось замѣтить мнѣ: почему я не отстаиваю своего направленія (Владикавказъ-Сачахисъ-Тифлисъ, или какъ называетъ его инж. Андріевскій—Тарское), по которому инж. Рыдзевскій дѣлалъ правительственныя изысканія, при чемъ стоимость линіи непомѣрно увеличена проектированіемъ ненужнаго 7-верстнаго тунеля и удлиненіемъ, безъ особенной надобности, главнаго тунеля,—долженъ сказать, что въ то время, когда я представилъ свою брошюру, впоследствии по приказанію командующаго войсками кн. Дондукова-Корсакова напечатанную на казенный счетъ, мое направленіе было лучшимъ \*), что подтверждалось еще и тѣмъ, что оно было ранѣе одобрено главноуправляющимъ Грузіею генераломъ Тормазовымъ для устройства военно-грузинской дороги, но если найдено другое направленіе, *обещающее быть лучшимъ*, то порицать его *только ради поддержанія своего направленія* я нахожу неумѣстнымъ, на томъ основаніи, что всякій гражданинъ государства, а тѣмъ болѣе чиновникъ, обязанъ защищать государственныя, а не свои личные интересы—интересы самолюбія.

*Генералъ Майоръ Криницкій.*

1895 г. апрѣля 15-го  
г. Дутятъ.

«Новое Обозрѣніе» № 3884 1895 г.

\*) Чего не отрицаетъ и инж. Андріевскій.