640
ф 1-76
14903

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

ЧЕРЕЗЪ

ГЛАВНЫЙ КАВКАЗСКІЙ ХРЕБЕТЪ

НА СУХУМЪ.

ПО ПОВОДУ БРОШЮРЫ

Г. АНДРІЕВСКАГО.



ТИФЛИСЪ.

Типогр. Главнонач. гражд. част. на Кавказѣ,
Лорисъ-Меликовская ул. д. каз.

1895.

Дозволено цензурою, 22-го марта 1895 г.

БРОШЮРА Г. АНДРІЕВСКАГО

о желѣзной дорогѣ черезъ Главный Кавказскій хребетъ на Сухумъ.

Инженеръ путей сообщенія Н. Е. Андріевскій выпустилъ въ свѣтъ брошюру, названную имъ очеркомъ, подъ заглавіемъ: «Сухумъ-Кале, его данныя и возможная будущность; основанія для осуществленія къ нему желѣзныхъ дорогъ черезъ Главный Кавказскій хребетъ и отъ закавказской ихъ сѣти».

Въ брошюрѣ Н. Е. Андріевскій весьма краснорѣчиво, съ пафосомъ даже, восхваляетъ счастливый уголокъ Кавказа, г. Сухумъ и черноморское побережье между Сухумомъ и Новороссійскомъ,—будущій садъ всей Россіи; доказывая необходимость соединенія Су-

хума съ желѣзными дорогами. Въ этомъ нельзя несогласиться съ г. Андріевскимъ, за исключеніемъ однако качествъ климата, для исправленія котораго еще нужно много энергіи и много сдѣлать, чтобы избавиться отъ злокачественныхъ лихорадокъ, которыя лѣтомъ тамъ свирѣпствуютъ. Необыкновенно богатая растительность производитъ ежегодно цѣлый лѣсъ папоротниковъ, которые сгниваютъ и заражаютъ воздухъ. Когда населеніе будетъ гуще, земля болѣе обработана, и будетъ болѣе энергичное наблюденіе за розданными участками съ санитарною цѣлью, то и климатъ сдѣлается, вмѣсто зловреднаго, благодѣтельнымъ. Далѣе-же г. Андріевскій разсказываетъ что-то невѣроятное, такъ-что приходится разсмотрѣть не столько его брошюру, сколько общій вопросъ кавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Послѣ постройки поти-тифлисскаго

участка закавказской желѣзной дороги всѣ бывшіе главные начальники края всегда признавали высокія качества сухумской бухты и хлопотали о соединеніи ея съ закавказскою желѣзною дорогою. Наконецъ, удалось даже добыть производство правительственныхъ изысканій для желѣзной дороги отъ г. Сухума до станціи Ново-Сенаки, всего протяженіемъ около 120 верстъ. Затѣмъ, счету нѣтъ тѣмъ ходатайствамъ, которыя достигали Государственнаго Совѣта и ничѣмъ не разрѣшались о постройкѣ этихъ злосчастныхъ 120 верстъ до Ново-Сенакъ. Наконецъ, князь Дундуковъ-Корсаковъ порѣшилъ другимъ путемъ достигнуть той-же благодѣтельной цѣли. Такъ какъ главный расходъ при устройствѣ этого участка желѣзной дороги падаетъ на постройку мостовъ черезъ бѣшеныя рѣки, Кодоръ, Ингуръ и другія, а, между тѣмъ, въ стратегическихъ

видахъ мосты всегда нужны и безъ желѣзной дороги, то предписано было кавказскому округу путей сообщенія всѣ мосты для предполагаемой шоссейной дороги отъ м. Зугдидъ до г. Сухума проектировать подъ желѣзную дорогу и самую дорогу устраивать по направленію проектной желѣзной дороги. Такимъ образомъ уже устроенъ мостъ черезъ р. Кодоръ, предполагается устроить такой-же черезъ р. Ингуръ и другія рѣки. Предоставляю судить, насколько раціонально веденіе этимъ способомъ устройства дороги!?

Неуспѣлъ князь Дондуковъ-Корсаковъ вступить въ должность главноначальствующаго гражданскою частью и командующаго войсками на Кавказѣ, какъ явилось ходатайство общества ростово-владикавказской желѣзной дороги о необходимости устройства желѣзной дороги отъ Тихорѣцкой станціи до г. Ново-

россійска, чтобы дать хлѣбнымъ грузамъ выходъ въ незамерзающую бухту на Черномъ морѣ. Въ то время новороссійская бухта, въ этихъ ходатайствахъ, выставлена была въ идеальномъ видѣ. Объ извѣстной новороссійской борѣ говорилось съ презрѣніемъ. Нынѣ-же оказывается, что для ростово-владикавказской желѣзной дороги необходимъ еще портъ въ Сухумѣ, для чего необходимо было-бы съ желѣзною дорогою подняться минимумъ на 5,000 футъ надъ уровнемъ моря, потомъ спуститься на тѣ-же 5,000 футъ, пробивъ Главный Кавказскій хребетъ тоннелемъ въ самомъ широкомъ его мѣстѣ, черезъ кряжъ горы Эльбруса, подъ переваломъ, возвышающимся до 10-ти тысячъ футъ надъ уровнемъ моря.

Общество ростово-владикавказской желѣзной дороги полагаетъ, что когда оно устроитъ дорогу отъ Царицына къ Ти-

хорѣцкой станицѣ, то для ростово-владикавказской желѣзной дороги необходимъ, кромѣ Новороссійка, еще другой портъ—сухумскій. Но во-первыхъ устройство болѣе 500 верстъ желѣзной дороги по безлюднымъ и безплоднымъ степямъ ляжетъ страшнымъ бременемъ на государственное казначейство, потому что сомнительно, чтобы эти сотни верстъ могли окупиться волжскимъ транзитнымъ грузомъ, а во всякомъ случаѣ, Волга не можетъ нуждаться въ отдаленномъ Сухумѣ и Сухумъ въ Волгѣ. Гораздо-же проще устройство порта въ Туапсе и желѣзнодорожной вѣтви къ нему, какъ это предполагалось при всѣми уважаемомъ министрѣ, Константинѣ Николаевичѣ Посьетѣ. Выгоды отъ этого были-бы громадныя: мы имѣли-бы почти по серединѣ черноморскаго побережья, между Новороссійскомъ и Сухумомъ, третій портъ, который-бы вполнѣ и съ

большею выгодою чѣмъ Сухумъ удовлетворялъ всѣмъ нуждамъ Сѣвернаго Кавказа, а также и серединной части черноморскаго побережья; а главное,— что выполненіе этого крайне полезнаго для Сѣвернаго Кавказа дѣла, по своей незначительной стоимости, точно такъ же какъ и устройство порта въ Сухумѣ, вмѣстѣ съ соединеніемъ его съ закавказскою желѣзною дорогою, находится въ предѣлахъ вполнѣ возможнаго. Во всякомъ случаѣ, устройство этихъ двухъ портовъ и двухъ къ нимъ крайне производительныхъ линій: 120 верстъ отъ Сухума до Ново-Сенакъ и 195 верстъ отъ Армавира черезъ Майкопъ до Туапсе, по исчисленіямъ *) инженера т. с. Палибина, бывшаго начальника кавказскаго округа путей сообщенія, будутъ стоить гораздо менѣе устройства дороги

*) Въ запискахъ кавказскаго отдѣла Императорскаго русскаго техническаго общества.

отъ Царицына до Тихорѣцкой станціи, съ которымъ можно было-бы подождать.

Насколько мнѣ извѣстно, общество ростово-владикавказской желѣзной дороги собиралось хлопотать о постройкѣ желѣзной дороги отъ Екатеринодара до новоиспеченнаго города Майкопа, который, по примѣру американскихъ городовъ, растетъ не по днямъ, а по часамъ, наплывомъ разныхъ пришельцевъ, стремящихся поселиться въ благодатной черноземной полосѣ Кубанской области. Не смотря на столь благодѣтельное для края желаніе общества, котораго необыкновенная дѣятельность выше всякой похвалы, я полагаю, что это было-бы большою ошибкою съ его стороны, потому что, кромѣ соединенія Майкопа съ желѣзною дорогою, необходимо подумать о продолженіи этой дороги отъ Майкопа до Туапсе, а тогда ясно будетъ, что Майкопъ долженъ быть

соединенъ не съ Екатеринодаромъ, а съ Армавиромъ, серединною частью ростово-владикавказской дороги, перпендикулярно къ берегу Чернаго моря и на кратчайшемъ пути отъ Петровска къ Туапсе.

О постройкѣ царицынской желѣзной дороги ни кавказское главное начальство, ни военное министерство никогда не ходатайствовали, и только одно общество ростово-владикавказской желѣзной дороги находитъ полезнымъ ея устройство. Точно то-же можно сказать о ни для кого ненужномъ соединеніи Петровска съ Баку. Противъ этой линіи, при сравненіи ея съ направленіемъ дороги черезъ Главный хребетъ, называя одну кружнымъ направленіемъ, а другую прямымъ, для соединенія Закавказья съ Россіей, военное министерство отнеслось даже враждебно. Въ отношеніи главнаго штаба въ департаментъ желѣзныхъ дорогъ

по этому вопросу, между прочимъ, говорится слѣдующее: «Выгода прямой линіи въ особенности усугубляется тѣмъ общимъ соображеніемъ, что эту линію во всякомъ случаѣ придется строить (хотя-бы и черезъ десять-пятнадцать лѣтъ), такъ какъ выгоды лучшаго географическаго направленія, въ концѣ концовъ, дадутъ себя знать. Кромѣ выяснившихся изъ приведенныхъ расчетовъ выгодъ прямой линіи сравнительно съ кружною, можно указать еще и другія немаловажныя преимущества прямой линіи въ военномъ отношеніи, заключающіяся въ томъ, что, независимо отъ большей скорости передвиженія войскъ, эта линія, сравнительно съ кружнымъ путемъ, дастъ возможность войскамъ прибыть въ Закавказскій край свѣжими, избавляя людей отъ продолжительнаго томленія въ дорогѣ по кружному пути при страшной жарѣ въ лихорадочныхъ

мѣстностяхъ, очень часто господствующей по берегамъ Каспійскаго моря и въ желѣзнодорожныхъ районахъ Бакинской и Елисаветпольской губерній. Сверхъ сего, и охраненіе самаго пути гораздо удобнѣе между Владикавказомъ и Тифлисомъ, гдѣ населеніе вполнѣ намъ предано, чѣмъ въ предѣлахъ Терской и Дагестанской областей, гдѣ опасеніе поисковъ *) горцевъ можетъ потребовать значительнаго числа войскъ для охраны желѣзной дороги». Между тѣмъ, г. Андріевскій находитъ, что постройка этой дороги послѣ окончанія линіи до Петровска—уже *предрѣшена*, конечно, обществомъ ростово-владикавказской желѣзной дороги.

Какъ военное министерство, такъ и главное кавказское начальство, начиная съ бывшаго Намѣстника кавказскаго

*) Внезапное нападеніе.

Государя Великаго Князя Михаила Николаевича, постоянно хлопотали объ устройствѣ желѣзной дороги черезъ Главный Кавказскій хребетъ по кратчайшему направленію между Ростовомъ и Тифлисомъ. По этимъ-то ходатайствамъ были произведены мною правительственныя изысканія черезъ Квинамтскій перевалъ изъ Черной Арагвы на Терекъ и затѣмъ черезъ Джомагскій перевалъ изъ Ляхвы на Ардонъ. Послѣдній проектъ, 12-го сентября 1879 года, удостоился даже одобренія министра путей сообщенія Константина Николаевича Посьета, но дѣло все-же не двигалось. Находились люди, упрямые сторонники кружного направленія, благодаря хлопотамъ которыхъ оно клалось подъ сукно. Наконецъ, вслѣдствіе энергичнаго ходатайства Намѣстника кавказскаго, состоялось Высочайшее утвержденіе 6-го апрѣля 1885 г. положенія комитета

министровъ, коимъ предоставлено министру путей сообщенія «войти въ подробное изученіе вопроса о сооруженіи перевальной дороги черезъ Кавказскій горный хребетъ въ связи съ продолженіемъ владикавказо-петровской линіи до Баку». Черезъ годъ послѣ того, 31-го марта 1886 года, состоялся докладъ департамента желѣзныхъ дорогъ за № 391, съ полнымъ подробнымъ изложеніемъ всѣхъ расчетовъ и преимуществъ прямого направленія противу кружного и о необходимости ассигнованія 285 тысячъ на составленіе окончательнаго, то-есть исполнительнаго проекта линіи отъ ст. Даргъ-Кохъ черезъ Джомагскій перевалъ до ст. Гори.

Докладъ этотъ начальникъ управленія желѣзной дороги, представляя на усмотрѣніе министра путей сообщенія, нашелъ полезнымъ выразить мнѣніе, въ случаѣ если его высокопревосходитель-

ство одобритъ въ принципѣ заключеніе сего доклада, обсудить таковой въ особомъ совѣщаніи изъ представителей министерствъ путей сообщенія, военнаго, финансовъ и государственнаго контроля.

12-го мая докладъ одобренъ министромъ, а 20-го іюня 1886 года состоялся протоколъ комиссіи по сооруженію желѣзной дороги черезъ Главный Кавказскій хребетъ, составленной изъ представителей отъ всѣхъ вѣдомствъ. Послѣ подробнаго разсмотрѣнія какъ доклада, такъ и предъявленныхъ проектныхъ чертежей, предсѣдатель предложилъ обсудить: можно ли считать, что наивыгоднѣйшее направленіе желѣзной дороги, проектируемой чрезъ кавказскія горы, должно пройти по ущельямъ рѣкъ Ардона и Ляхвы по послѣдне-разработанному министерствомъ путей сообщенія проекту, или же при производствѣ окончательныхъ

изысканій необходимо изслѣдовать и другія линіи?

Представитель военнаго вѣдомства *) заявилъ, что проведеніе желѣзной дороги черезъ кавказскія горы, какъ показываютъ подробныя карты и тщательное изученіе въ продолженіе 70-ти лѣтъ мѣстности,—возможно лишь въ двухъ мѣстахъ: вдоль теченія Терека и Арагвы, гдѣ нынче пролегаетъ военно-грузинское шоссе, и долиною рр. Ардона и Ляхвы.

Такъ какъ по долинамъ рр. Терека и Арагвы оказалось проложеніе желѣзной дороги весьма затруднительнымъ, то

---

*) Генералъ-лейтенантъ генеральнаго штаба Стебницкій, завѣдывавшій въ теченіе болѣе 30 лѣтъ военно-топографическимъ отдѣломъ кавказскаго военнаго округа, исходившій всѣ горы пѣшкомъ и закончившій тріангуляцію Кавказа. Его фамилія значится на золотой доскѣ въ институтѣ инженеровъ путей сообщенія.

комиссія остановилась на слѣдующихъ рѣшеніяхъ:

«1) Согласно представленнымъ даннымъ и заявленіямъ г. предсѣдателя комиссіи повторительныя (окончательныя) изысканія линіи желѣзной дороги чрезъ Главный Кавказскій хребетъ произвести исключительно по направленію отъ ст. Даргъ-Кохъ владикавказской желѣзной дороги и ст. Гори закавказской.

«2) Признать исчисленную департаментомъ желѣзныхъ дорогъ сумму, подлежащую ассигнованію на производство сихъ изысканій 285,000 руб. не преувеличенною, при чемъ имѣть въ виду, что сумма эта должна быть увеличена особыми дополнительными ассигнованіями, если въ послѣднемъ проектѣ потребуются коренныя измѣненія.

3) Основными техническими условіями для предстоящихъ изысканій установить: а) наибольшій уклонъ на линіи

кромѣ тоннелей въ 0,025, б) наименьшій радіусъ 120 саж., в) главный тоннель проектировать на два по возможности равные склона въ обѣ стороны, и нѣкоторыя другія условія».

Послѣ того вопросъ о перевальной дорогѣ и о производствѣ исполнительныхъ для ней изысканій уснулъ на долгое время. Случилась катастрофа 1888 г., страшно огорчившая и поразившая всѣхъ лучшихъ людей государства до остолбенѣнія, все высшее управленіе путями сообщенія перемѣнено три раза, и, наконецъ, только благодаря бдительности военнаго министерства, снова вынуто изъ-подъ сукна дѣло о перевальной дорогѣ и производство окончательныхъ изысканій поручено инженеру д. ст. сов. Рыдзевскому, окончившему въ то время постройку Сурамскаго тоннеля. За этотъ промежутокъ времени въ министерствѣ путей сообщенія забыли

про мое существованіе, тѣмъ болѣе что я оставилъ желѣзнодорожную службу и занятъ былъ кавказскими шоссейными дорогами,—забыли не только обо мнѣ, но и о моихъ изысканіяхъ и о моемъ проектѣ, одобренномъ министромъ путей сообщенія. Не имѣя средствъ, чтобы часто бывать въ Петербургѣ и не заинтересованный лично, я не хлопоталъ, чтобы обо мнѣ помнили. Забыли не только въ министерствѣ, но, повидимому, забылъ, даже и инженеръ Рыдзевскій, предсѣдательствовавшій въ совѣщаніи при составленіи протокола 20-го іюня 1886 г., о которомъ выше было мною говорено, потому что въ представленіи министерства путей сообщенія въ Государственный Совѣтъ объ ассигнованіи суммъ была употреблена фраза: «хотя и производились министерствомъ путей сообщенія нѣкоторыя изысканія, но приблизительно толь-

ко помощью барометра». Эта фраза страшно оскорбила инженеровъ, моихъ сотрудниковъ, которые гордились точностью и тщательностью своихъ работъ, и настаивали на возстановленіи истины; но такъ какъ пользы для дѣла отъ этого я не видѣлъ, то и не возбуждалъ щекотливаго для министерства вопроса; тѣмъ болѣе, что могли-бы меня заподозрить въ претензіи производить самому эти исполнительныя изысканія, тогда какъ нельзя отрицать правильности взгляда, что новый человѣкъ могъ внести въ дѣло новые взгляды и новыя улучшенія.

Къ сожалѣнію, г. Рыдзевскій, повидимому, пожелалъ во чтобы-то ни стало отыскать новый перевалъ и по совѣту генерала Криницкаго *), какъ самъ пишетъ въ своей поясните.ль-

*) Не получившаго спеціальнаго образованія.

ной запискѣ къ проекту, забывъ про слова Стебницкаго, на авторитетъ котораго онъ долженъ былъ-бы положиться, произвелъ изысканія черезъ Архотскій перевалъ изъ р. Ассы въ пшавскую Арагву. Здѣсь онъ встрѣтилъ такія непреодолимыя препятствія для проложенія линіи въ изложенныхъ техническихъ условіяхъ, что пришлось укоротить предписанные предѣльные радіусы кривыхъ съ 120-ти до 100 саж. и увеличить уклоны съ 0,025 до 0,028. Несмотря на пониженіе линіи помощью 11-тиверстнаго тоннеля черезъ Архотскій перевалъ, все-же, чтобъ отъ подножія горъ подняться къ выходамъ этого тоннеля, пришлось спроектировать 9 спиральныхъ тоннелей, пять съ сѣверной стороны и четыре съ южной.

Несмотря на всѣ эти, принятыя г. Рыдзевскимъ, выходящія даже изъ ряда мѣры, мѣстность оказалась настолько

трудною, что стоимость дороги въ одинъ путь (за исключеніемъ перевальнаго и Тарскаго тоннелей) опредѣлилась въ 59.366,145 рублей, тогда какъ стоимость дороги по рр. Ардону и Ляхвѣ на два пути: всѣхъ тоннелей, полотна, каменныхъ галлерей, поддерживающихъ стѣнъ и мостовыхъ опоръ, съ подвижнымъ составомъ для 2-хъ пассажирскихъ и отъ 8 до 10 товарныхъ поѣздовъ оцѣнена департаментомъ въ 46.460,000 кр. руб.

Такимъ образомъ, приходится вновь ожидать ассигнованія на составленіе окончательнаго проекта отъ ст. Даргъ-Кохъ до Гори.

Г. Андріевскій почему-то полагаетъ, что именно только центральная часть Главнаго Кавказскаго хребта самая страшная противу снѣговыхъ заваловъ и самая трудная для перехода, и потому думаетъ, что въ верховьяхъ Кубани

и Теберды будетъ легче, забывая, что чѣмъ ближе къ западу, т. е. къ восточному берегу Чернаго моря тѣмъ осадковъ больше, и снѣжная линія ниже, а онъ удалился на 180 верстъ на западъ отъ Джомагскаго перевала. Клухорскій, Нахарскій и Марухскій перевалы съ ихъ ледниками, не стаивающими даже лѣтомъ, весьма трудны для перехода даже шоссейною дорогою, а о несчастныхъ случаяхъ отъ заваловъ, конечно, ничего не пишутъ, потому что зимою тамъ никто не ѣздитъ. Но допустимъ, что перевальный тоннель будетъ не длиннѣе 8-ми верстъ, чего никакой техникъ безъ тріангуляціонныхъ работъ опредѣлить не въ состояніи и что сомнительно подъ такимъ громаднымъ кряжемъ Эльбруса, какъ Клухоръ; допустимъ даже, что и желѣзную дорогу можно будетъ устроить въ обыкновенныхъ условіяхъ горныхъ желѣзныхъ

дорогъ, но остается вопросъ: для чего-же нужно тратить многое множество милліоновъ непроизводительно? Какіе-же грузы захотятъ двигаться непремѣнно въ Сухумъ, по такому трудному пути, а не въ Туапсе, Новороссійскъ, Ростовъ и Таганрогъ?

Всѣ эти перечисленія уклоновъ рѣкъ въ очеркѣ г. Андріевскаго, невозможно малыхъ для горныхъ потоковъ, какъ Амткелъ, Чхалта, Птышъ и даже рѣка Кодоръ, доказываютъ либо фантазію составителя очерка, либо, что измѣреніе производилось на короткомъ протяженіи, въ самой низменной ихъ части, то есть ничего не доказываютъ.

Выше про дорогу изъ Петровска въ Баку было мною выражено, что она никому ненужная дорога, хотя обществомъ ростово-владикавказской желѣзной дороги уже и предрѣшена къ постройкѣ. Основанія у меня къ тому слѣдующія:

Предположимъ, что дорога отъ Баку до Петровска и отъ Даргъ-Кохъ до Гори уже построена. Возьмемъ кругъ, начиная отъ ст. Даргъ-Кохъ на Гори, Тифлисъ, Баку, Петровскъ, Бесланъ и Даргъ-Кохъ и отыщемъ тотъ пунктъ на этомъ кругѣ, отъ котораго было-бы безразлично ѣхать по кружному-ли, или-же по прямому пути, и посмотримъ, какіе грузы пойдутъ по одному и какіе предпочтутъ другое направленіе?

Отъ Даргъ-Кохъ черезъ Алагирскій серебро-свинцовый заводъ до Гори 186 верстъ, отъ Гори до Тифлиса 71 верста, отъ Тифлиса до Баку 513 верстъ, отъ Баку до Петровска 343 версты, отъ Петровска до Беслана 250 верстъ и отъ Беслана до Даргъ-Кохъ 20 верстъ; итого 1,383 версты.

Стало быть, искомый пунктъ находится въ 691,5 верстахъ отъ ст. Даргъ-Кохъ по обоимъ направленіямъ, а имен-

но: у станціи бакинской дороги Алятъ, находящейся на безлюдномъ берегу Каспійскаго моря, въ 77 верстахъ отъ Баку къ Тифлису. Изъ этого слѣдуетъ, что кромѣ грузовъ городовъ Баку, Кубы и Дербента, да Дагестанской области, никакіе другіе, ни персидскіе, ни Елисаветпольской, ни Эриванской губерній, ни Карской области, не пойдутъ на Петровскъ. Г. Баку, кромѣ нефтяныхъ грузовъ, никакихъ другихъ не имѣетъ, и онъ по прежнему порядку будетъ ихъ отправлять въ Россію моремъ. У г. Дербента въ скоромъ времени предполагается имѣть портъ, а у Дагестана есть Петровскъ. Спрашивается, кому-же нужна бакинско - петровская дорога, пролегающая, большею частью, по безлюдному и безплодному берегу Каспійскаго моря, и чѣмъ она будетъ питаться?

Многія мѣста очерка г. Андріевскаго, инженера, по справедливости пользую-

щагося столь почтенною репутаціею, приводятъ въ изумленіе. Такъ, напримѣръ, на стр. 41 говорится:

«Желѣзнодорожная линія, проектированная въ самой трудной центральной части Главнаго Кавказскаго хребта, помимо того, что обошлась-бы слишкомъ дорого (во всякомъ случаѣ, дешевле клухорской) и потребовала-бы 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».

Слава Богу, Тифлисъ уже давно соединенъ съ западомъ поти-тифлисскою желѣзною дорогою, съ востокомъ—бакинскою, а съ югомъ—на-дняхъ будетъ

соединенъ карско-эриванскою. Стало быть, именно Тифлисъ, какъ центральный пунктъ Закавказья и долженъ быть соединенъ кратчайшимъ желѣзнымъ путемъ съ Россіею. Да и кратчайшаго пути изъ Ростова, или-же изъ Лондона (пожалуй, и изъ Царицына) въ Тавризъ, Тегеранъ и Калькутту, другого нѣтъ, кромѣ какъ черезъ Тифлисъ.

Стало быть, ни Тифлисъ, ни Тифлисская губернія ни чьей жизни не заѣдаютъ, а наоборотъ, такой ни съ чѣмъ не сообразный проектъ, какъ Баталпашинскъ-Клухоръ-Сухумъ, который—не допусти, Господи—ежели станетъ 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. Андріевскаго на стр. 46 называетъ, вѣроятно, смѣха ради,—*настоящій великій кавказскій путь*.

Б. Статковскій.