И 177/1222

ПОТИ

ИЛИ

СУХУМЪ?

Д. ЖАРИНЦОВА.

ТИФЛИСЪ.
Типографія И. А. Чанцева.
1874.

фъ 20,

са 13,

18.

ЕКА НОВО-МИХАЙЛОВСКАГО ДВОРЦА.



И 177/1222

ЗАПИСКИ КАВКАЗСКАГО ОТДѢЛЕНІЯ ИМПЕРАТОРСКАГО РУССКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО ОБЩЕСТВА.

Всесоюзная библ-ка имени В. И. Ленина
36900-44

ПОТИ ИЛИ СУХУМЪ?

Читано въ Кавказскомъ отдѣленіи Русскаго Техническаго Общества 7-го декабря 1874 года.

Въ послѣднее время часто случается слышать о безполезности постройки порта въ Поти. Многіе полагаютъ что гораздо удобнѣе и выгоднѣе построить портъ въ Сухумѣ, соединивъ Сухумъ рельсовымъ путемъ со станціею Ново-Сенаки Поти-Тифлисской желѣзной дороги. Такое предположеніе очевидно можетъ исходить изъ двухъ основаній. Вопервыхъ надо допустить, что для Закавказскаго края и вообще для интересовъ Россіи все равно, будетъ-ли Поти или Сухумъ оконечностью желѣзной дороги, идущей отъ Тифлиса къ Черному морю. Во вторыхъ надо допустить, что постройка Потійскаго порта положительно невозможна. Опровергать второе основаніе нѣтъ ни малѣйшей надобности, потому что всякій инженеръ знаетъ, что нѣтъ такого мѣста у берега моря, гдѣ невозможно построить вполнѣ удобный искуственный портъ. Въ этомъ случаѣ вопросъ сводится лишь къ стоимости сооруженія, и, слѣдовательно, можно говорить, что приводимый нынѣ въ исполненіе проектъ Потійскаго порта не достигнетъ своей цѣли, что этотъ проектъ необходимо измѣнить или дополнить, что стоимость его вмѣсто предполагаемыхъ 3-хъ милліоновъ *) будетъ го-

*) Въ суммѣ 3.000,000 рублей заключается: подрядныхъ работъ (постройка молъ, набережныхъ и землечерпаніе) на 2.000,000 руб; на загражденіе сѣвернаго рукава р. Ріона 250,000 руб; на увеличеніе гавани, если въ томъ встрѣтится надобность 200,000 руб; на непредвидѣнные расходы 250,000 руб; разныхъ работъ на 100,000 рублей.

раздо больше,—но утверждать что въ Поти вовсе нельзя построить искуственный портъ, значитъ отвергать всю инженерную науку подтверждаемую, въ этомъ случаѣ, множествомъ практическихъ примѣровъ устройства портовъ въ совершенно открытомъ морѣ. Итакъ оставляя этотъ вопросъ въ сторонѣ, и принявъ за основаніе что желѣзная дорога должна прокладываться по направленію наиболѣе выгодному для интересовъ края, а не къ такому мѣсту берега моря гдѣ постройка порта будетъ стоить всего дешевле—потому что единовременная затрата лишнихъ 2-хъ или 3-хъ милліоновъ рублей требующихся на сооруженіе порта въ самомъ неудобномъ мѣстѣ, не имѣетъ значенія сравнительно съ интересами края—посмотримъ, какой пунктъ на берегу Чернаго моря, слѣдуетъ избрать для оконечности Закавказской желѣзной дороги.

Много лѣтъ тому назадъ, почти за три вѣка до Р. Х., юго-восточный берегъ Чернаго моря началъ привлекать вниманіе предпріимчивыхъ Грековъ своимъ выгоднымъ положеніемъ для торговли съ Кавказскими народами и дальнимъ востокомъ. Вдоль берега возникъ рядъ цвѣтущихъ колоній, изъ которыхъ наиболѣе значительными были: Діоскурія—нынѣшній Сухумъ и Фазисъ—современный Поти. Діоскурія была центромъ торговли только западнаго Кавказа, а вся торговля съ Закавказьемъ Персіею и Индіею шла черезъ Фазисъ. Насколько торговый путь черезъ Фазисъ былъ важенъ, можно судить потому, что въ географіи Страбона онъ описанъ весьма подробно. Торговля Фазиса процвѣтала до I вѣка по Р. Х., когда всѣ колоніи были разорены Римлянами; затѣмъ до VI вѣка древняя Колхида, или настоящія Мингрелія и Имеретія, находились въ варварскомъ состояніи, разоряемыя междоусобными войнами и нашествіями Персовъ. Въ VI вѣкѣ Императоръ Византіи Юстиніанъ, изгналъ Персовъ и старался возстановить значеніе Фазиса, но скорое распаденіе Византійской Имперіи, а затѣмъ нашествія Аравитянъ въ VIII вѣкѣ, Монголовъ въ XIII, и Турокъ въ XV вѣкѣ, окончательно опустошили страну. Только въ 1770 году Мингрелія и Имеретія были освобождены отъ власти Турокъ русскими войсками, а въ 1804 году вступили въ подданство Россіи. Энергическій правитель Кавказа въ то время, Князь Цицiановъ, немедленно приступилъ къ устройству сообщенія отъ Тифлиса до Чернаго моря. Поти былъ тогда Турецкою крѣпостью, поэтому портомъ былъ избранъ Редутъ-Кале, при устьѣ р. Хопи, въ 12 верстахъ къ сѣверу отъ Поти. Вслѣдствіе затруднительности постройки хорошей дороги въ долинахъ рѣкъ Ріона

и Хопи, Князь Цицiановъ озаботился устройствомъ водянаго сообщенія, для чего, по его настоянію, Владѣтель Мингреліи прорылъ каналъ между Ріономъ и рѣкою Цивою притокомъ Хопи. *) Такимъ образомъ грузы привозились моремъ въ Редутъ-Кале и оттуда доставлялись на лодкахъ по рѣкамъ Хопи и Цивѣ черезъ каналъ въ Ріонъ, шли Ріономъ до Орпири и затѣмъ сухопутно до Тифлиса. Такъ продолжалось до 1828 года, когда Поти былъ взятъ Русскими войсками. Императоръ Николай I, справедливо оцѣняя важное значеніе Поти, приказалъ обратить особенное вниманіе на улучшеніе окружающей мѣстности и устройство дороги къ морю. Хотя впослѣдствіи, по представленіямъ Правителей Кавказа, портъ вновь былъ перенесенъ въ Редутъ-Кале, но общій путь отъ центра Закавказья къ Черному морю ясно опредѣлился и постепенно улучшался проложеніемъ дорогъ. Указъ 14-го декабря 1846 года, разрѣшавшій безпошлинный транзитъ товаровъ черезъ Закавказье, значительно способствовалъ развитію торговаго движенія, и вотъ, постепенно, подъ покровительствомъ Россіи, черезъ восемнадцать вѣковъ, возобновляется торговый путь описанный Страбономъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣляется и значеніе порта для Закавказской торговли. Спустя нѣсколько лѣтъ послѣ указа 1846 года, движеніе черезъ Редутъ-Кале уже выражается въ цифрахъ заслуживающихъ вниманія. Такъ къ началу восточной войны въ 1852 году было привезено товаровъ на 350 тысячь рублей а вывезено за границу на 650 тысячь и въ русскіе порты на 150 тысячь рублей; кромѣ того прошло транзитомъ въ Персію на 80 тысячь рублей. Развитіе торговли побудило бывшаго Намѣстника, Князя Воронцова, обратить вниманіе на улучшеніе порта, и по его порученію, извѣстный Англійскій инженеръ Джонъ Рени составилъ проектъ порта въ Редутъ-Кале, цѣнностью до 5 милліоновъ рублей. По окончаніи войны, на улучшеніе пути къ Черному морю было обращено особое вниманіе. Въ 1859 году основанъ городъ Поти и учреждено пароходство по Ріону; затѣмъ построено шоссе черезъ Сурамскій неревалъ до Кутаиса и дальше до Орпири, и наконецъ, въ 1863 году, возникъ вопросъ о постройкѣ Потійскаго порта. Къ сожалѣнію разныя обстоятельства, о которыхъ здѣсь нѣтъ надобности упоминать, замедлили постройку порта, и только въ 1872 году этотъ вопросъ рѣшенъ окончательно.

*) Описаніе мѣстности сдѣланное въ этой запискѣ, можно прослѣдить по 5-ти верстной картѣ Кавказа изданной Военно-Топографическимъ Отдѣломъ, листъ Д. 6. продающейся въ Окружномъ Штабѣ за 40 копѣекъ.

Между тѣмъ торговое движеніе быстро возрастало: въ 1870 году, черезъ Поти прошло товаровъ на сумму до 8 милліоновъ рублей, а въ настоящемъ году на 12 милліоновъ рублей. *) Такой успѣхъ вызванъ устройствомъ пути къ морю по кратчайшему направленію, къ которому естественно стремится всякій торговый путь для уменьшенія расходовъ перевозки, и въ будущемъ, по мѣрѣ развитія Закавказскаго края, значеніе Поти быстро возрастетъ, какъ исходнаго пункта торговли всего Закавказья, а отчасти и транзита между Европою и дальнимъ востокомъ.

Разсмотримъ теперь, какіе именно товары составляютъ въ настоящее время предметъ торговли черезъ портъ на берегу Чернаго моря, и какія могутъ быть въ будущемъ, при постепенномъ развитіи края. Прежде всего мы имѣемъ земледѣльческіе продукты, доставляемые плодородными долинами Мингреліи Имеретіи и Карталиніи. Общее пространство земель примыкающихъ къ линіи Поти-Тифлисской желѣзной дороги, отъ Гори до Поти, подлинѣ 200 верстъ, считая полосу широтою 50 верстъ, достигаетъ до 20,000 квадратныхъ верстъ, или около милліона десятинъ съ населеніемъ до 400 тысячь жителей. Главнѣйшій продуктъ земледѣлія есть нынѣ кукуруза, вывозъ которой черезъ Поти чрезвычайно быстро возрасталъ за послѣдніе 4 года. Въ 1870 году выввезено за границу около 50 тысячъ пудовъ, а 1873 году болѣе 2 милліоновъ пудовъ. Не смотря на высокій тарифъ Поти-Тифлисской желѣзной дороги и неудобства нагрузки на Потійскомъ рейдѣ, Закавказская кукуруза, идущая частью даже изъ Гори, съ успѣхомъ конкурируетъ за границей съ кукурузою Придунайскихъ странъ, и нѣтъ никакого сомнѣнія что въ недалекомъ будущемъ, она, а также другіе сорта зерноваго хлѣба, займутъ видное мѣсто въ торговлѣ, развивая вмѣстѣ съ тѣмъ производительность края и возвышая его благосостояніе. Устройство не только удобнаго но и *дешеваго* пути, для сбыта изъ Закавказья продуктовъ земледѣлія, должно составлять предметъ особенной заботливости Правительства. Нижняя Мингрелія и долина Ріона до Поти, представляющія нынѣ покрытую лѣсомъ болотистую равниву, превратятся въ засѣянныя поля, дающія при тучной почвѣ и сыромъ воздухѣ огромный урожай. Настоящихъ болотъ,

---

*) Эти цифры, и всѣ послѣдующія извлечены изъ данныхъ Потійской таможни и Потійскаго Агенства Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

негодныхъ къ обработкѣ безъ искуственнаго осушенія, только до 100 кв. верстъ, или около 10% всего пространства. Каждая десятина земли, даже при настоящей неудовлетворительной обработкѣ, даетъ 150 пудовъ кукурузы; слѣдовательно долины рѣкъ Хони и Ріона, полагая обработать 1/3 всей земли, могутъ доставить 5 милліоновъ пудовъ кукурузы. Общій же вывозъ зерна изъ страны отъ Гори до Поти, должно считать въ недалекомъ будущемъ около 10 милліоновъ пудовъ, и то только потому что страна мало населенна.

Второй по важности предметъ торговли, хотя не существующій въ настоящее время, но на который невозможно не расчитывать впереди—это Тквибульскій и Гелатскій каменный уголь. Будущность этого угля заключается конечно не въ отопленіи зданій за Кавказомъ, для чего въ тепломъ климатѣ нужно немного топлива, но въ сбытѣ для пароходовъ въ портахъ Чернаго и даже Средиземнаго морей. Развитіе камменноугольнаго дѣла имѣетъ огромную важность для края, и Правительство вѣроятно не откажетъ въ постройкѣ вѣтви желѣзной дороги къ Тквибулю и въ продолженіи утвержденной линіи къ Кутаису до Гелатскихъ копей. Каменный уголь еще больше зерноваго хлѣба нуждатся въ *дешевомъ* пути для перевозки, иначе онъ не будетъ въ состояніи конкурировать съ заграничнымъ углемъ, привозимымъ въ Россію большею частью въ видѣ балласта, на парусныхъ судахъ, за ничтожный фрахтъ. Цѣна угля въ разныхъ портахъ весьма измѣнчива Можно принять какъ среднія цифры: въ Марсели 20 коп., а въ портахъ Чернаго моря 25 коп. пудъ. Если считать что выломка угля, включая всѣ накладные расходы, содержаніе складовъ и агентовъ, и также неизбѣжныя потери, обойдется въ 10 коп. съ пуда, и принимая въ соображеніе что перевозка на парусныхъ судахъ черезъ Черное море обходится съ выгрузкою и нагрузкою 6 коп. съ пуда—нужно чтобы доставка угля отъ ломокъ къ берегу моря обходилась не дороже 6 копѣекъ; или, другими словами, чтобы длина линіи желѣзной дороги не превышала-бы 120 верстъ. Въ противномъ случаѣ не стоитъ строить желѣзной дороги къ Тквибулу, такъ какъ для того чтобы она окупалась, необходимо добывать ежегодно до 10,000,000 пудовъ угля и слѣдовательно необходимо имѣть сбытъ его въ Черноморскіе порты. Привлеченіе капиталовъ въ Закавказье возможно только при условіи значительной выгоды предпріятія, почему, желая развить каменноугольное дѣло, слѣдуетъ освободить его отъ всякаго напраснаго расхода, устроивъ для угля кратчайшій путь къ морю.

Третій предметъ торговли есть лѣсной матеріалъ: орѣхъ, орѣховая наплывь, дубъ, букъ, каштанъ, ясень и пальма. Изъ всѣхъ этихъ породъ дерева, орѣхъ и орѣховая наплывь, имѣющіе большую цѣнность, могутъ выдержать высокій фрахтъ перевозки и будутъ доставлятся даже изъ Грузіи и Кахетіи, а съ проложеніемъ Тифлисско-Бакинской линіи желѣзной дороги еще изъ болѣе далекихъ мѣстностей. Остальныя породы частью растутъ близко къ берегу моря, какъ напримѣръ пальма, и во всякомъ случаѣ въ необдѣланномъ видѣ могутъ доставляться только изъ мѣстъ ближайшихъ къ порту. Лѣсное богатство Кутаисской губерніи еще не начиналось разработываться, междутѣмъ лѣса Гуріи и Имеретіи, при удобномъ пути для сбыта, могутъ имѣеть высокую цѣнность, какъ предметъ вывоза въ видѣ дерева, такъ и въ видѣ матеріала для добыванія разныхъ продуктовъ лѣснаго хозяйства. Размѣръ лѣсной торговли въ будущемъ опредѣлить весьма трудно; несомнѣнно что она достигнетъ значительной цифры, но онять только при существованіи *дешеваго* пути для сбыта къ морю, то есть при устройствѣ кратчайшей желѣзной дороги къ порту и улучшеніи, гдѣ только возможно, сплавнаго водянаго пути по рѣкамъ и каналамъ.

Къ четвертому разряду предметовъ отпускной торговли Закавказья, можно причислить товары незначительные по вѣсу но большой цѣнности—шелкъ и шерсть. Съ проложеніемъ Бакинской желѣзной дороги, количество того и другаго значительно увеличителя. Сюда-же причисляется и хлопчатникъ, которому предстоитъ блестящая будущность. (*) Затѣмъ богатѣйшія въ мірѣ источники нефти въ Баку, послѣ передачи ихъ свободной частной дѣятельности, дадутъ освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ не только для потребностей Россіи, но и для сбыта заграницу. Кромѣ того съ каждымъ годомъ возрастаетъ добываніе спирта котораго въ настоящемъ году вывезено черезъ Поти болѣе 100 тысячь ведеръ, а въ будущемъ, переработка хлѣба въ спиртъ, можетъ составить одно изъ самыхъ благоріятныхъ условій развитія края. Всѣ эти предметы торговли, для отпуска заграницу и въ южную Россію, имѣютъ естественный путь черезъ портъ набереегу Чернаго моря; количество ихъ, вмѣстѣ съ лѣсными матеріалами, должно считать въ недалекомъ будущемъ, до 10 милліоновъ

(* Изъ Эриванской губерніи нынѣ вывозится за границу до 300,000 пудовъ.

пудовъ. Общій-же вѣсъ грузовъ будущей отпускной торговли достигнетъ 30 милліоновъ пудовъ.

Въ обмѣнъ за всѣ эти произведенія, Закавказье получаетъ изъ Россіи и остальной Европы мануфактурный и бакалейный товаръ, а также желѣзо желѣзныя издѣлія и машины. Общая сумма привоза составляетъ нынѣ до 2 милліоновъ пудовъ и быстро начнетъ возрастать по мѣрѣ развитія края.

Затѣмъ мы имѣемъ Персидскій транзитъ. Если-бы транзитъ состоялъ изъ обмѣна произведеній Персіи и Европы, то конечно для Россіи была-бы безразлична нѣсколько большая или меньшая стоимость провоза его черезъ Закавказье. Но изъ фактовъ за послѣдніе 4 года видно, что съ каждымъ годомъ часть Персидскихъ товаровъ, шелку и шерстяныхъ издѣлій, переходитъ въ Россію, что должно приписать устройству желѣзныхъ дорогъ между портами Чернаго и Азовскаго морей и мануфактурными губерніями; въ настоящемъ году въ Россію пошло товаровъ больше половины всего количества. Итакъ и для Персидскаго транзита интересы Россіи требуютъ возможно дешеваго пути, независимо отъ выгоды привлечь все транзитное движеніе черезъ Русскія владѣнія. Нынѣ проходитъ транзитомъ до 1 милліона пудовъ, или около десятой части всѣхъ грузовъ идущихъ исъ Персіи, потому что вывозъ черезъ Трапезонтъ и Самсунъ не меньше 10 милліоновъ пудовъ.

Перечисливъ главнѣйшіе предметы торговли черезъ портъ на берегу Чернаго моря, и опредѣливъ ихъ количество, посмотримъ какой пунктъ должно избрать для порта, чтобы товары имѣли самый дешевый путь для сбыта и чтобы устройство порта оказало благотворное вліяніе на возможно большее пространство края. Устье р. Ріона или городъ Поти, есть ближайшій пунктъ берега для желѣзной дороги идущей изъ Тифлиса; слѣдовательно наименьшая стоимость перевозки всѣхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ получится при постройкѣ порта въ Поти. Всякій другой пунктъ обложитъ всѣ грузы излишнимъ налогомъ въ видѣ платы за провозъ. Но кромѣ выгоды ближайшаго разстоянія отъ Тифлиса, Поти, по своимъ гидрографическимъ условіямъ, имѣетъ чрезвычайно счастливое положеніе. Рѣка Ріонъ, широкая и глубокая близъ устья, образуетъ обширную гавань для каботажныхъ судовъ, съ осадкою до 8 футъ; берегъ рѣки одѣтъ набережными подлинѣ больше 3 верстъ, и дальнѣйшая постройка набережныхъ изъ дерева можетъ быть исполнена скоро и дешево. Вверхъ по теченію рѣка судоходна до Орпири по длинѣ 80 верстъ, что даетъ всей ниж-

ней долинѣ Ріона крайне дешевый водяной путь къ порту, для подвоза продуктовъ земледѣлія. Выше Орпири, далеко за Кутаисъ, Ріонъ можетъ служить для сплава лѣсныхъ матеріаловъ. Къ югу отъ Ріона, паралельно ему, течетъ рѣка Печора собирающая воды съ отроговъ Аджарскаго хребта; она прорѣзываетъ мѣстность поросшую густымъ лѣсомъ и служитъ для сплава его къ городу Поти, но она вполнѣ удобна и для судоходства по длинѣ больше 20 верстъ, имѣя широту отъ 20 до 30 сажень, при глубинѣ не меньше 5 футъ. Печора впадаетъ въ озеро Палеостомъ; избытокъ воды стекаетъ рѣкою Укапорчино, широтою отъ 30 до 50 сажень, глубиною до 10 футъ. Укапорчино, выходя изъ сѣверо-западнаго угла озера, поворачиваетъ на югъ между озеромъ и моремъ, и впадаетъ въ море въ 8 верстахъ къ югу отъ устья Ріона. Близь самаго устья она принимаетъ въ себя рѣчку Молтакву текущую съ юга. Поднимаясь вверхъ по Молтаквѣ, которая имѣетъ широту отъ 20 до 30 сажень и глубину до 6 футъ, можно, черезъ болотистый перешеекъ широтою около 2 верстъ, пробраться къ рѣчкѣ Цители-Цхали (красная рѣка) тоже глубокой, впадающей въ рѣку Супсу, составляющую истокъ водъ всей Гуріи. Супса судоходна по длинѣ 20 верстъ отъ устья, а дальше вполнѣ удобна для сплава лѣса. Такимъ образомъ, если прорыть перешеекъ между Молтаквою и Цители-Цхали, то получится обширный водяной путь по Печорѣ Укапорчино и Супсѣ; цѣнность необходимыхъ для устройства водянаго пути работъ, не превышаетъ, посдѣланнымъ мною изслѣдованіямъ, 200 тысячь рублей. Затѣмъ въ проектъ Потійскаго порта включено соединеніе р. Ріона каналомъ съ р. Печорою; слѣдовательно послѣ окончанія порта въ Поти, для всѣхъ произведеній Гуріи и для ея лѣсныхъ богатствъ получится дешевый и удобный водяной путь къ порту. Гурія имѣетъ обширные каштановые и дубовые лѣса необходимые для судостроенія, которое возникнетъ въ Поти послѣ постройки порта.

Къ сѣверу отъ Ріона течетъ р. Хопи, судоходная по длинѣ 20 верстъ отъ устья; около устья впадаетъ въ нее рѣка Цива, которая соединялась съ Ріономъ каналомъ. Каналъ засорился и пересыпанъ полотномъ желѣзной дороги, но возстановить сообщеніе можно при весьма небольшихъ издержкахъ. Тогда всѣ продукты земледѣлія долины Хопи, а также лѣсной матеріалъ съ верховьевъ этой рѣки, будутъ очень дешево доставляться къ Потійскому порту. Итакъ Поти, соединенное водянымъ путемъ съ басейнами рѣкъ Хопи и Супсы, дастъ въ недалекомъ будущемъ жизнь всей

нижней Мингреліи и Гуріи, самымъ богатымъ мѣстностямъ, по плодородію почвы и обширнымъ лѣсамъ, съ населеніемъ до 100,000 жителей.

Если вмѣсто Поти изберемъ для порта Сухумъ, какъ это многіе предполагаютъ, то получимъ севершенно иныя условія для торговли и развитія страны. Длина желѣзной дороги отъ станціи Ново-Сенаки до Сухума не меньше 130 верстъ, слѣдовательно при постройкѣ порта въ Сухумѣ, всѣ товары отпускной и привозной торговли Закавказья, должны будутъ идти лишнихъ 100 верстъ по желѣзной дорогѣ. Если мы примемъ средній тарифъ перевозки 1/20 копѣйки съ пуда и версты (для Поти-Тифлисской дороги 1/20 копѣйки есть самый низкій тарифъ), то каждый пудъ товара будетъ обложенъ пошлиною въ 5 копѣекъ съ пуда. Выше было исчислено торговое движеніе въ размѣрѣ до 30 милліоновъ пудовъ; поэтому ежегодный налогъ на товары превыситъ 1 1/2 милліона рублей. Какъ великъ напрасный расходъ въ 5 коп. съ пуда видно по слѣдующимъ соображеніямъ. Стоимость пуда кукурузы на мѣстѣ ея полученія отъ 25 до 30 копѣекъ, слѣдовательно налогъ въ 5 коп. составляетъ отъ 15 до 20% стоимости продукта. Добываніе каменнаго угля обходится совсѣми накладными расходами около 10 коп. пудъ, и налогъ будетъ 50%; цѣна угля въ Сухумѣ опредѣлится уже не меньше 20 коп. пудъ, и конкуренція съ заграничнымъ углемъ будетъ невозможна, что въ самомъ началѣ остановитъ разработку одного изъ самыхъ важнѣйшихъ богатствъ края. Для такого матеріала какъ каменный уголь, не только 5 копѣекъ но даже 1 копѣйка имѣетъ большое значеніе, потому что перевозка моремъ изъ заграницы чрезвычайно дешева. Такъ изъ Марсели, для довольно цѣннаго и неудобнаго груза, (известь въ мѣшкахъ) фрахтъ не превышаетъ 6—8 коп. на пароходѣ и 3—4 копѣекъ съ пуда на парусномъ суднѣ. За такой фрахтъ уже доставлены и впредь законтрактованы большіе грузы для работъ Потійскаго порта.

Затѣмъ съ перенесеніемъ порта въ Сухумъ изчезнутъ всѣ выгоды водяныхъ путей въ Мингреліи и Гуріи. Гурія навсегда останется отрѣзанною отъ Россіи, между тѣмъ, по богатству края и населенію, эта страна нисколько неуступаетъ всему Сухумскому округу, а по культурѣ и развитости жителей стоитъ гораздо выше.

Сухумскій портъ отзовется тяжело на земледѣліи Карталиніи,

7 ИЮЛ 1944

продукты которой и безъ того принуждены выносить высокій тарифъ Поти-Тифлисской дороги.

Итакъ, резюмируя все вышеизложенное, можно положительно утверждать, что съ перенесеніемъ порта изъ Поти въ Сухумъ получатся слѣдующіе результаты.

1) Всѣ товары будутъ обложены пошлиною въ 5 коп. съ пуда, или будетъ ежегоднаго безполезнаго расхода больше 1 1/2 милліоновъ рублей.

2) Каменноугольное дѣло погибнетъ при самомъ началѣ.

3) Гурія не будетъ имѣть никакихъ средствъ для своего развитія.

4) Нельзя будетъ воспользоваться естественными водяными сообщеніями для развитія Мингреліи.

Такимъ образомъ для ничтожнаго клочка земли около Сухума, (потому что Зугдидскій уѣздъ одинаково имѣетъ стремленіе какъ къ Поти такъ и къ Сухуму) будетъ пожертвовано интересами всей Закавказской торговли и транзита, интересами Мингреліи Имеретіи и Гуріи, пространствомъ и населеніемъ во много разъ большими чѣмъ небольшая часть Сухумскаго округа,—для этаго клочка торговля будетъ обложена ежегоднымъ налогомъ въ 1 1/2 милліона рублей, что составляетъ проценты и погашеніе на капиталъ въ 25 милліоновъ; впридачу этотъ налогъ не поступитъ въ государственное казначейство и не пойдетъ на общественныя надобности, а будетъ ежегодно безполезно истреблятся на топливо паровозовъ и ремонтъ пути Сухумской желѣзной дороги!

Можно предлагать прокладывать куда угодно желѣзныя дороги, особенно въ Закавказьѣ, гдѣ онѣ всегда дадутъ большія выгоды въ будущемъ—но нельзя искуственно направлять торговлю по пути ей несвойственному. Такія распоряженія никогда не останутся безъ вреда для страны, и хорошо было-бы правительство, если-бы оно, передъ лицомъ современной Европы, обложило торговлю Закавказскаго края ежегоднымъ налогомъ въ 1 1/2 милліона рублей, заявивъ, что оно вынуждено къ этому: неимѣніемъ способныхъ инженеровъ для постройки порта въ открытомъ морѣ, и необходимостью искать для порта спокойный заливъ, гдѣ портовыя работы могутъ быть исполняемы лицами не особенно свѣдущими въ гидротехническихъ сооруженіяхъ!

Вотъ почему, несмотря на всѣ толки о негодности приводимаго въ исполненіе проекта Потійскаго порта, правительство не не остановитъ начатыхъ работъ. Повторяю сказанное въ началѣ

записки: можно доказывать неудовлетворительность проекта, но нельзя утверждать что Потійскій портъ можно замѣнить Сухумскимъ, безъ огромнаго вреда для торговли и будущаго развитія Закавказья.

Нынѣ прошло 1 1/2 года съ начала работъ по новому проекту и на совершенно новыхъ основаніяхъ—подрядным способомъ, причемъ исправное исполненіе контракта, обезпечено, со стороны подрядчика, большимъ денежнымъ залогомъ. Я думаю, что сообщаемыя ниже свѣденія объ успѣхѣ работъ за это время, имѣютъ большой интересъ.

Сущность портовыхъ работъ состоитъ изъ слѣдующихъ отдѣльныхъ операцій:

1) Заготовленіе матеріаловъ: камня, щебня песку и цемента.

2) Погрузка въ море камня (самаго крупнаго вѣсомъ отъ 1 до 5 пудовъ) для основанія молъ.

3) Выдѣлка изъ мелкаго камня, щебня, цемента и песку большихъ искуственныхъ камней объемомъ до 1/2 куб. сажени, или вѣсомъ около 800 пудовъ.

4) Постройка молъ изъ большихъ камней правильною кладкою посредствомъ особыхъ кранов.

5) Разныя внутреннія работы исполняемыя по окончаніи постройки молъ какъ-то: постройка набережныхъ со всѣми приспособленіями для нагрузки и выгрузки судовъ, углубленіе закрытаго молами пространства, до глубины 18 футъ, а затѣмъ загражденіе сѣвернаго рукава р. Ріона. Изложу вкратцѣ успѣхъ каждой операціи. Камень доставляется на работы изъ селенія Текляты въ 40 верстахъ отъ Поти. Для перевозки камня построена въ 4 верстахъ отъ станціи Ново-Сенаки Поти-Тифлисской желѣзной дороги (ближе къ Поти) полустанція Текляты и отъ нея проложена желѣзная дорога длиною 4 версты къ каменеломнямъ. Затѣмъ отъ Потійской станціи проложена дорога къ мѣсту работъ; на работахъ она раздѣляется на 4 вѣтви, общею длиною до 3 верстъ. Ежедневно приходитъ въ портъ изъ Теклятъ поѣздъ съ камнемъ изъ 30 вагоновъ. Всего доставлено больше 6000 куб. сажень камня. Щебень частью разбивается изъ привозимаго камня, частью стоитъ изъ морскаго голыша привозимаго отъ устья Ингура въ 30

верстахъ къ сѣверу отъ Поти. Щебня заготовлено больше 1000 куб. сажень. Цементъ для работъ употребляется двухъ сортовъ: одинъ мѣстный приготовляемый на заводѣ около Теклятскихъ каменоломень—его заготовлено 200,000 пудовъ; другой привозится изъ Марсели (Тейльская гидравлическая известь) его заготовлено до 150,000 пудовъ. Для храненія цемента построены одинъ каменный и два деревянныхъ склада.

Для погрузки камня въ море устроены на берегу сѣвернаго рукава 3 пристани къ которымъ проложены особыя желѣзныя дороги; небольшими вагонами камень подвозится на пристани и грузится на суда. Суда буксируются къ мѣсту погрузки камня пароходомъ или двигаются на веслахъ и парусахъ. Въ хорошій тихій рабочій день можно, имѣющимися средствами бросить въ море до 45 куб. сажень (по контракту обязательно только 16 сажень). Всего брошено въ море больше 2000 куб. сажень. Этою работою исполнено основаніе подъ весь южный молъ и подъ часть сѣвернаго мола длиною 150 сажень.

Для выдѣлки большихъ искуственныхъ камней устроенъ бетонный заводъ со всѣми приспособленіями для подвозки матеріаловъ и развозки готоваго бетона; чтобы приготовить мѣсто подъ 2500 камней засыпана болотистая мѣстность широтою 75 и длиною 200 саженъ. Всего приготовлено до 800 камней и ежедневно, смотря по погодѣ, выдѣлывается отъ 15 до 20 штукъ.

Выполненіе постройки молъ началось съ сѣвернаго мола гдѣ выведено въ полную проектную профиль 40 сажень мола, изъ нихъ 10 въ берегу и 30 въ морѣ. Затѣмъ работы остановлены на зиму и начнутся съ апрѣля. Для укладки камней заказаны въ Англіи всѣ необходимые краны.

Кромѣ того для всѣхъ вообще работъ построены мастерскія и разныя приспособленія для перевозки матеріаловъ. Общая цѣнность произведенныхъ работъ и заготовленныхъ матеріаловъ около 600,000 рублей, кромѣ стоимости Теклятскаго цементнаго завода. На работахъ ежедневно обращается въ Теклятахъ и Поти отъ 600 до 800 мастеровыхъ и рабочихъ.

Для будущаго загражденія сѣвернаго рукава р. Ріона производятся изслѣдованія. Въ общемъ видѣ предполагается: часть воды Ріона обратить въ бассейнъ Печоры, оградить берега южнаго рукава въ городѣ Поти набережными, и затѣмъ запереть наглухо сѣверный рукавъ. Тогда рѣка отдалится отъ входа въ портъ на $2^1/_2$ версты, и, при направленіи устья южнаго рукава къ югу, въ

сторону противуположную порту, можно расчитывать на совершенную безопасность входа отъ засоренія рѣчными наносами. Къ этому надо прибавить, что по особенно счастливому гидрографическому положенію, между входомъ въ портъ и рѣкою, находится котловина съ глубиною отъ 60 до 100 футъ, которая должна быть заполнена наносами прежде чѣмъ они достигнутъ входа въ портъ. Кромѣ того, противъ входа дно моря спускается очень круто, и въ 75 саженяхъ отъ входа уже 60 футъ глубины, что еще болѣе обезпечиваетъ входъ отъ засоренія. Послѣ постройки загражденія и соединеніи гавани порта съ рѣкою каналомъ со шлюзомъ—оба рукава рѣки дадутъ обширную и удобную гавань для каботажныхъ судовъ, которая послужитъ родиною перваго кораблестроенія на Кавказѣ.

Д. Жаринцовъ.

6 декабря 1874 года.
Тифлисъ.

58°45'
59°0'
59°15'
59°30'
59°45'
60°0'
42°30'
42°15'
42°0'

УЪЗДЫ:
УЪЗ. ЗУГДИДСКІЙ
УЪЗ. СЕНАКСКІЙ
УЪЗ. ОЗУРГЕТСКІЙ
УЪЗ.

Рѣки: р. Цхенисъ-цкали, р. Ингуръ

Города и селенія: Поти, Редутъ Кале, Зугдиди, Сенаки, Мартвили, Хобы, Сачино, Цаленджихи, Ингири, Джвари, Ланчхути, Чохатаури, Хурцики, Ахалсопели, Ахалдаба, Ахалсопели, Ахалсопели, Ахалсопели