

Проез. 1942 г.

385/1-62

В записке
Кавказский
Тамп.

385/01
С-37

148

385/01

Импр. 23/09

1902 г.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
1840 г.

О значении Северного направ-
ления Кахетинской ж. д. и его
варианта с государственн-
но-экономической точки зрѣнія.

ИЗЛОЖЕНИЕ ДЪЛА. Въ 70-хъ годахъ прошлаго столѣтія, когда производились
изысканія Закавказской желѣзной дороги, направленіе линіи отъ Тифлиса до Баку проекти-
ровано было сначала черезъ Кахетію и, слѣдовательно, Кахетинская дорога, т.-е. Северное
ея направленіе, должно было составить часть магистралы Тифлисъ-Баку, но по разнымъ
соображеніямъ осуществлено было другое, болѣе южное направленіе черезъ Елизаветполь
и Караязъ.

Дѣйствительнаго Статскаго
Совѣтника Инженера Путей
Сообщенія Карла Николаевича
Симбергъ.

Докладная записка.

ПРИБЕЖЕНО
1840 г.

Такимъ образомъ осталась въ сторонѣ отъ желѣзнодорожнаго пути одна изъ лучшихъ
мѣстностей Закавказья, расположенная по рѣкѣ Алазани: именно Кахетія, знаменитая по
своему винодѣлію. Вслѣдствіе этого дворянство Тифлисской губерніи естественно начало
стремиться осуществить особую Кахетинскую ж. д., которая связала бы Кахетію съ За-
кавказскою ж. д. и г. Тифлисомъ.

Въ 1892 г. 15 іюня разсматривалось первое ходатайство дворянства, относительно
осуществленія дороги, въ Совѣщаніи подъ предѣтельствомъ Товарища Министра Путей
Сообщенія, Тайнаго Совѣтника Иващенко, въ присутствіи представителей министерствъ
Военнаго, Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контроля. Совѣщаніе это при-
знало сооруженіе Кахетинской желѣзной дороги не только весьма желательнымъ и полез-
нымъ для края, но и выгоднымъ для Закавказской желѣзной дороги; тѣмъ не менѣе осу-
ществленіе ея на средства казны признано было тогда невозможнымъ.

Послѣ этого тѣмъ рядъ ходатайствъ дворянства былъ отклоненъ Правительствомъ
по слѣдующимъ причинамъ: «является вообще неудобнымъ представлять постройку желѣз-
ной дороги отдѣльному сословію», а также вслѣдствіе неблагоприятнаго въ то время со-
стоянія денежнаго рынка и по другимъ финансовымъ соображеніямъ¹⁾.

Результатомъ всѣхъ этихъ ходатайствъ было то, что фактъ необходимости постройки
Кахетинской желѣзной дороги былъ Высочайше признанъ Государемъ Императоромъ. Вслѣд-
ствіе ходатайства вышеназванного начальства въ край и Министра Путей Сообщенія послѣдова-
ло Высочайшая резолюція: «разсмотрѣть въ ближайшемъ будущемъ вопросъ о сооруженіи сей
всѣма желательной дороги»²⁾.

Въ 1897 году Министерствомъ Путей Сообщенія произведены были новыя изысканія
Кахетинской желѣзной дороги отъ Тифлиса до Телавы, для чего былъ командированъ ин-
женеръ Романовъ. Послѣдній изслѣдовалъ новое направленіе для Кахетинской желѣзной
дороги отъ ст. Согухъ-Булахъ, Закавказской желѣзной дороги, черезъ Пращанскій перевалъ
и затѣмъ, по долинѣ рѣки Алазани, черезъ г. Телаву, до сел. Ахметы. Общая стоимость
ширококолейной ж. д. отъ ст. Согухъ-Булахъ до ст. Ахметы, протяженіемъ 184 вер., опре-
дѣлилась въ 11.650.247 руб. съ рельсами и скрѣпленіями, но безъ подвижнаго состава,
что составляетъ на версту 63.486 руб.

Наконцѣ въ 1899 году ~~Дѣйствительнаго~~ Статскій Совѣтникъ инженеръ Симбергъ и
кн. Чавчавадзе обратились въ Министерство Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатай-
ствомъ о предоставленіи имъ сооруженія и эксплуатаціи Кахетинской желѣзной дороги по,
такъ называемому, северному направленію, т.-е. отъ ст. Авчалы Закавказской желѣзной
дороги, черезъ Тонетскій перевалъ, до Телавы и Сигнаха (дер. Сайбо). Такое направленіе
этой линіи было признано Управляющимъ Кахетинскими Удѣльными имѣніями заслужи-
вающимъ предпочтенія передъ всѣми другими. Равнымъ образомъ инженеръ Романовъ,
производившій изысканія для Кахетинской желѣзной дороги въ 1897 году также
призналъ северное направленіе дороги черезъ Тонетскій перевалъ—самымъ выгоднымъ въ
экономическомъ отношеніи³⁾. Два другихъ направленія—самое южное отъ Согухъ-Булаха
на Пращанскій перевалъ, изслѣдованное инженеромъ Романовымъ, и среднее, изслѣдо-
ванное Тифлискимъ дворянствомъ, отъ ст. Наугуль черезъ Чалаубанскій перевалъ, прежде
чѣмъ попасть въ изодорожную и богатую Кахетію, на значительно своемъ протяженіи
(до переваловъ) проходить по мѣстности сравнительно мало населенной и бѣдной. Между
тѣмъ северное направленіе, предложенное инженеромъ Симбергъ, пройдя въ началѣ

¹⁾ Журналъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, по вопросу о сооруженіи Кахетинской вѣтви къ Закавказ-
ской ж. д. Засѣданіе 21-го января 1900 года.

²⁾ Сообщение Главноуправляющаго Канцеляріи Его Императорскаго Величества Тифлискому Губернскому Пред-
водителю Дворянства въ іюль мѣсяцѣ 1897 года.

³⁾ Журн. Комиссіи о новыхъ жел. дор., по вопросу о сооруженіи Кахетинской вѣтви къ Закавказской ж. д.
Засѣд. 21 янв. 1900 г.

Проез. 1938

84

отъ 30 до 50 верстъ по лѣсистой горной мѣстности, сразу попадаетъ въ долину рѣки Алазани и обслуживаетъ всю Кахетію, какъ сѣверную такъ и южную.

Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ засѣданіи 21 января 1900 года, нашла, что сѣверное направленіе удовлетворяетъ всѣмъ потребностямъ, которыя могутъ быть предъявляемы къ Кахетинской жел. дор. и, что при болѣе подробныхъ изысканіяхъ, стоимость желѣзной дороги по сѣверному направленію можетъ еще уменьшиться. Что же касается до будущей доходности Кахетинской желѣзной дороги, то предприниматели (инженеръ Симбергъ и др.) выяснили ее (по сѣверному направленію) въ достаточной степени въ обширной запискѣ.

Также изъ журнала Комиссіи о новыхъ жел. дор. 21 января 1900 года усматривается, что доходность сѣвернаго направленія Кахетинской жел. дор., при повышенныхъ тарифахъ, не только была бы достаточна для покрытія всѣхъ срочныхъ платежей, по облигаціонному капиталу (при расчетѣ 5%), но и остался бы нѣкоторый дивидендъ въ пользу акціонеровъ. При примѣненіи же обыкновенныхъ тарифовъ чистаго дохода дороги было бы недостаточно для покрытія срочныхъ платежей по облигаціонному капиталу, и казнѣ пришлось бы выдать Обществу Кахетинской жел. дор. пособие въ размѣрѣ 205.000 рублей.

Очевидно, что эта приплата могла бы имѣть мѣсто только при настоящихъ экономическихъ условіяхъ края и что при разработкѣ полезныхъ ископаемыхъ объ этой приплатѣ не можетъ быть и рѣчи.

По поводу значенія для края Кахетинской желѣзной дороги, какъ Главнначальствующій на Кавказѣ князь Голицынъ, такъ и представитель Главнначальствующаго гражданской частью на Кавказѣ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Сандрыгайло, въ засѣданіи 21 января 1900 года дали свои заключенія, что осуществленіе Кахетинской желѣзной дороги по направленію, избранному инженеромъ Симбергомъ, представляется крайне важнымъ для развитія экономическаго благосостоянія Закавказья. Но постройка дороги лишь до Сакобо не вполне удовлетворяетъ эти интересы, такъ какъ не обслуживаетъ плодороднаго и вполне способнаго къ развитію сельскохозяйственной культуры Закатальскаго округа, въ виду чего весьма желательно, хотя бы въ будущемъ, продолжить Кахетинскую желѣзную дорогу до ст. Евлахъ Закавказской желѣзной дороги. Мѣстное дворянство, ходатайствовавшее до сихъ поръ о проведеніи Кахетинской желѣзной дороги по другому направленію—отъ Тифлиса по долинѣ рѣки Іоры на Чалаубаѣнскій перевалъ—и нынѣ высказывающееся, какъ извѣстно Главнначальствующему на Кавказѣ, противъ избраннаго инженеромъ Симбергомъ направленія—лишь тормозитъ это важное дѣло, такъ какъ до сихъ поръ дворянство никакихъ реальныхъ предложеній для осуществленія указываемаго имъ направленія Кахетинской ж. д. не могло сдѣлать и потому до сихъ поръ не осуществило этого предпріятія ¹⁾.

Въ заключеніе указанная Комиссія, въ виду выясниваемаго большого значенія Кахетинской ж. д. для цѣлаго и богатаго края, признала скорѣйшую постройку ея весьма желательною и въ то же время полагала возможнымъ предоставить кн. Чавчавадзе и инженеру Симбергу право образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплуатаціи этой дороги съ тѣмъ, чтобы вѣтъ эта была построена ширококолейною. Въмѣсто правительственной гарантіи облигаціоннаго капитала предоставлялась концессионерамъ нѣкоторая льгота, которая, благодаря неудачной редакціи въ уставѣ, сводилась къ нулю.

Въ декабрѣ мѣсяцѣ 1903 года разсматривалось въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ ходатайство инженера Симберга о дарованіи Правительственной гарантіи облигаціонному капиталу Кахетинской ж. д., такъ какъ безъ этой гарантіи не оказалось возможнымъ реализовать необходимый облигаціонный капиталъ. На этомъ засѣданіи нефтепромышленники баронъ А. А. Гейкинъ и А. Ю. Гартманъ указывали на то, что кратчайшимъ соединеніемъ Кахетіи съ Тифлисомъ является направленіе черезъ Гомборы и что слѣдовало бы ранѣе, чѣмъ рѣшить окончательно направленіе Кахетинской желѣзной дороги, производить изысканія въ этомъ направленіи, такъ какъ въ Кахетіи находится самое обширное Кавказское мѣсторожденіе нефти, и всякое удлинненіе пути можетъ ложиться лишнимъ бременемъ на будущую Кахетинскую нефтепромышленность. Комиссія ранѣе чѣмъ рѣшить вопросъ о гарантіи находила нужнымъ, соображаясь съ значеніемъ новаго нефтепромышленнаго района, производить за счетъ Правительства въ лѣто 1904 года дополнительные изысканія по сѣверному и Гомборскому направленію. Возгорѣвшаяся затѣмъ война явилась причиною, что постановленіе комиссіи не было исполнено.

Затѣмъ многократныя прошенія инженера Симберга о предоставленіи правительственной гарантіи облигаціонному капиталу Кахетинской желѣзной дороги были отклонены Министерствомъ Финансовъ. Последнее мотивировало свой отказъ тѣмъ, что Кахетинская желѣзная дорога имѣетъ лишь мѣстное, а не государственное экономическое значеніе. На этотъ неправильный взглядъ направляли желѣзнодорожный Департаментъ ходатайства Тифлискаго дворянства, которое никакъ не могло мириться съ тѣмъ, что Правительство не согласилось

¹⁾ Журналъ засѣданій Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, отъ 21 января 1900 года.

на рекомендуемое имъ южное направленіе, а, напротивъ, высказалось за сѣверное направленіе, что также подтверждается брошюрою, изданною въ городѣ Тифлисѣ, въ которой, между прочимъ, говорится, что Кахетинская желѣзная дорога имѣетъ лишь мѣстное значеніе, снабжая городъ Тифлисъ произведеніями Кахетіи. Въ южномъ направленіи Кахетинской желѣзной дороги заинтересовано хотя и меньшинство мѣстнаго дворянства, но это меньшинство вліятельно, какъ крупными своими владѣніями, такъ и родствомъ.

Насколько послѣдними защищаются интересы большинства усматривается изъ того, что весь Тіонетскій и западная часть Телавскаго уѣзда дворянскимъ проектомъ оставлены безъ дороги, такъ какъ она предположена лишь до Телава.

Также въ южномъ направленіи заинтересована значительная часть Тифлисскаго купечества, которая желаетъ, чтобы произведенія Кахетіи не пошли бы прямымъ путемъ къ рынкамъ сбыта, а испытали бы перегрузку въ г. Тифлисѣ, хранясь тамъ нѣкоторое время въ складахъ и амбарахъ. Всѣмъ этимъ объясняется, что на мѣстное управленіе края производится весьма сильное давленіе по отношенію рѣшенія постройки желѣзной дороги по южному направленію. Одновременно распространилось въ городѣ Тифлисѣ мнѣніе, что препятствуютъ скорому сооруженію Кахетинской ж. д. лишь концессионеры этой дороги; что будь концессія отдана Тифлисскому дворянству, то оно давно нашло бы деньги для этой выгодной во всѣхъ отношеніяхъ, дороги; что дворянству Правительство предоставило бы гарантію облигаціоннаго капитала, въ чемъ оно концессионерамъ отказывается; что причиною, почему концессионерамъ не удалось осуществить свое предпріятіе является сѣверное направленіе, каковое, по техническимъ соображеніямъ, нельзя осуществить и т. д. и т. д.

Намѣстникъ Его Величества, прислушиваясь къ общему плачу и желая итти на встрѣчу мѣстному населенію, признавалъ какъ и его предшественникъ, необходимость скорѣйшаго сооруженія Кахетинской желѣзной дороги приказалъ составить комиссію, которая разсмотрѣла бы этотъ вопросъ.

Не имѣя средствъ для производства подробныхъ изысканій по разнымъ направленіямъ, Комиссія командировала нѣсколько лицъ для осмотра на мѣстѣ предполагаемыхъ направленій. Эти лица проскакали по шоссейнымъ дорогамъ и, сдѣлавъ на перевалахъ барометрическія измѣренія, вернулись на пятый день въ г. Тифлисъ. На основаніи этой поѣздки и барометрическихъ измѣреній, члены комиссіи донесли Намѣстнику Его Величества, что единственнымъ возможнымъ направленіемъ для Кахетинской желѣзной дороги является южное (дворянское), такъ какъ по другимъ направленіямъ имѣются на лицо весьма значительныя техническія затрудненія. Руководясь этимъ заключеніемъ комиссіи, Намѣстникъ Его Величества, желая по возможности скорѣе осуществить весьма необходимую Кахетинскую желѣзную ж. д., обратился къ Министру Путей Сообщенія съ отношеніемъ, въ которомъ онъ предполагаетъ, въ виду большого значенія, которое имѣетъ указанная желѣзная дорога для такой богатой мѣстности, каковой является Кахетія: 1) дать концессію на постройку Кахетинской ж. д. мѣстному дворянству, 2) направленіе установить южное (дворянское), и 3) предоставить правительственную гарантію облигаціонному капиталу Кахетинской ж. д. Это отношеніе, препровожденное Министромъ Путей Сообщенія Министру Финансовъ, имѣло послѣдствіемъ то, что инженеру Симбергу, заручившемуся уже необходимымъ капиталомъ и даже личнымъ обѣщаніемъ г. Министра Финансовъ оказать поддержку въ просимую правительственной гарантіи облигаціоннаго капитала во II Департаментѣ Государственнаго Совѣта, было отказано. Вслѣдствіе этого концессионеры потеряли свои права на концессію.

Изъ вышеизложеннаго видно, что со стороны концессионеровъ были приняты всѣ мѣры для осуществленія постройки Кахетинской желѣзной дороги, но тяжелыя условія денежнаго рынка, вызванныя цѣлымъ рядомъ политическихъ событій, какъ-то: Англо-Бурская война, Боксерское движеніе, Русско-Японская война, внутренняя революція, имѣли послѣдствіемъ, какъ дороговизну капитала, такъ и требованія вѣрнаго обезпеченія его, почему представлялось совершенно невозможнымъ реализовать, необходимый для постройки Кахетинской желѣзной дороги, капиталъ, на условіяхъ стараго нормальнаго устава.

Само Правительство—это создало, издавая новый законъ «о мѣрахъ привлеченія частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, отъ 12 іюля 1905 года». По этому закону предоставляется желѣзнымъ дорогамъ, имѣющимъ государственное экономическое значеніе, разныя льготы, въ томъ числѣ правительственную гарантію облигаціоннаго капитала.

Изъ всего вышеприведеннаго усматривается, что Кахетинская желѣзная дорога при эксплуатаціи можетъ дать нѣкоторую прибыль акціонерамъ и, слѣдовательно, въ состояніи оплатить изъ чистаго дохода проценты роста и погашенія по капиталу на сооруженія, вслѣдствіе чего, казалось бы, что дарованіе правительственной гарантіи на облигаціонный капиталъ, являющейся въ данномъ случаѣ лишь формальностью, но для капиталистовъ весьма существенною не должно было встрѣтить препятствій.

Съ другой стороны, эта дорога также подходитъ подъ разрядъ тѣхъ дорогъ, на которыя распространяются льготы, предоставленныя закономъ 12 іюля 1905 года, такъ какъ постройка ея имѣетъ безусловно Государственное экономическое значеніе. Государственное экономическое значеніе Кахетинской желѣзной дороги заключается въ томъ, что ея по-

стройка поведетъ къ развитію производства мѣстныхъ продуктовъ, привозимыхъ въ настоящее время въ большомъ количествѣ изъ-за границы, что въ свою очередь поведетъ къ улучшенію Государственного торгового баланса, уменьшая привозъ товаровъ въ Россію. Въ нижеслѣдующей экономической запискѣ это будетъ подробно доказано при разборѣ въ отдѣльности продуктовъ производствъ Кахетіи.

Постройка Кахетинской желѣзной дороги, измѣняющая торговый балансъ въ нашу пользу, имѣетъ особенно серьезное значеніе для экономической жизни не только Кахетіи, но и всей имперіи.

Поэтому, казалось бы, что концессионеры (инженеръ Симбергъ и др.) могли бы рассчитывать на удовлетвореніе ихъ, вполне законной, просьбы, о предоставленіи правительственной гарантіи облигаціонному капиталу Кахетинской желѣзной дороги, такъ какъ: 1) Сѣверное направленіе Кахетинской желѣзной дороги было утверждено по всѣмъ инстанціямъ, 2) гарантія облигаціоннаго капитала, въ виду доказанной доходности этой дороги по сѣверному направленію, не сопряжена ни съ какимъ рискомъ со стороны Правительства, почему въ данномъ случаѣ является лишь исполненіемъ, простой формальности весьма важною для реализаціи капитала, и 3) сѣверное направленіе Кахетинской желѣзной дороги имѣетъ безусловно Государственно-экономическое значеніе, почему принадлежитъ къ разряду дорогъ, на которыя распространяются льготы, предоставляемые закономъ отъ 12-го іюля 1905 года.

Несмотря на это, Правительство отказало концессионерамъ (инженеру Симбергу и др.) въ ихъ просьбѣ, слѣдствіемъ чего явилась невозможность для концессионеровъ внести $\frac{1}{2}$ акціонернаго капитала къ 3 апрѣля 1908 года, почему концессионеры потеряли свои концессионныя права, весьма значительный капиталъ, затраченный на производство разныхъ изслѣдованій и изысканій, а также на реализацію этого дѣла, не считая долготѣннй свой трудъ.

Экономическое положеніе Кахетіи.

Экономическое положеніе Кахетіи довольно хорошо изслѣдовано. Капитальнымъ трудомъ является по этому вопросу: «пояснительная записка къ Сѣверному варианту Кахетинской вѣтви» и докладная записка Тіонетскаго уѣзднаго начальника, кн. Челокаева. Эти два труда имѣютъ въ виду постройку сѣвернаго варианта. По южному направленію имѣются экономическія изслѣдованія, произведенныя Тифлисскимъ дворянствомъ, и новѣйшія—агронома Пиралова. Приводить здѣсь подробно всѣ данныя, имѣющіяся въ вышеприведенныхъ трудахъ и запискахъ, не является необходимымъ, такъ какъ всегда возможно по специальнымъ вопросамъ наводить справки въ оригиналахъ, имѣющихся въ дѣлахъ коммисіи о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Изъ этихъ трудовъ усматривается, что количество вывоза разныхъ грузовъ по сѣверному направленію составляетъ 11.800 тысячъ пудовъ, а по южному на основаніи новѣйшихъ изслѣдованій А. С. Пиралова составляетъ 9.250 тысячъ пудовъ¹⁾.

Для лицъ, знакомыхъ съ экономическимъ положеніемъ Кахетіи, цифры эти являются весьма правдоподобными: сѣверное направленіе должно имѣть больше грузовъ, чѣмъ южное, такъ какъ оно можетъ считаться съ лѣсными грузами Тіонетскаго уѣзда. Грузы, вычисленные для южнаго направленія, должны нѣсколько уменьшиться противъ вышеприведенной цифры, такъ какъ въ районѣ отъ Тифлиса до Сагореджо желѣзная дорога встрѣтитъ сильнаго конкурента въ видѣ гужевоы перевозки. Очевидно, перевозка на этомъ участкѣ по желѣзной дорогѣ со всѣми манипуляціями по нагрузкѣ, выгрузкѣ и доставкѣ со ст. Тифлиса и ст. Навтлугъ въ городъ, является для многихъ произведеній этой мѣстности менѣе выгодной, чѣмъ непосредственная гужеваы доставка въ городъ прямо на мѣста назначенія, въ особенности въ свободное отъ сельскохозяйственныхъ работъ время.

Экономическое изслѣдованіе сѣвернаго варианта было произведено 9 лѣтъ тому назадъ. Изслѣдованіе же г. Пиралова, какъ указывается въ брошюрѣ,—относится къ прошлому году; хотя уже и при этихъ цифрахъ приходится незначительная разниа въ пользу сѣвернаго варианта, но она въ дѣйствительности должна быть больше. Такъ какъ южный вариантъ получаетъ почти всѣ свои грузы изъ долины Алазани, т.-е. оттуда же, гдѣ и сѣверный вариантъ, а одинъ Тіонетскій уѣздъ, который не обслуживается южнымъ вариантомъ, даетъ болѣе 3.000,000 пудовъ грузовъ, то слѣдуетъ эту разниау объяснить увеличенной производительностью Алазанской долины, происшедшей въ теченіе 9 лѣтъ, учесть въ пользу сѣвернаго варианта.

Дѣйствительно, мы замѣчаемъ нѣкоторое увеличеніе производства въ Алазанской долинѣ: 1) слухъ о скорой постройкѣ Кахетинской ж. д. побудилъ населеніе увеличить площадь виноградныхъ садовъ (приблизительно за 10 лѣтъ на 30%), 2) въ Кахетіи стали усиленно разводить табакъ, а также немного хлопчатника. Распространенію послѣдняго

¹⁾ Брошюра инженера Е. Вурцеля: „Къ вопросу о постройкѣ Кахетинской желѣзной дороги“.

сильно тормозить отсутствіе желѣзной дороги, 3) въ виду того, что лѣсъ въ г. Тифлисѣ ежегодно становятся дороже, стали усиленно вывозить гужемъ изъ Кахетіи болѣе дорогія породы его, какъ-то: орѣхъ, ясень, дубъ, карагачъ и проч., хотя стоимость перевозки составляетъ до 60—90% стоимости лѣса.

Все это въ совокупности увеличило вывозъ, но съ другой стороны увеличился и ввозъ разныхъ продуктовъ, въ особенности пшеничной муки; ежегодно увеличивались работы на разныхъ горныхъ промыслахъ, доставлены были въ Кахетію разные машины и пр. Хотя всѣ горные промыслы ведутся или вяло, или даже остановили свое производство, убѣдившись, что постройка желѣзной дороги отложена, но въ общемъ получилось отъ всего этого увеличеніе ввоза, что объясняетъ разницу между болѣе старымъ экономическимъ изслѣдованіемъ по сѣверному варианту съ новѣйшимъ, по южному, агронома А. С. Пиралова.

Поэтому можно считать, принимая во вниманіе только существующій грузооборотъ и тѣ товары, которые имѣются уже теперь на лицо, напр. лѣсъ въ сыромъ видѣ, что для сѣвернаго варианта получится въ годъ грузовъ около 13.000,000 пудовъ, а для южнаго около 9.000,000 пудовъ.

Но главное, что обыкновенно не принимается во вниманіе при соображеніяхъ о количествахъ будущихъ грузовъ при устройствѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ,—это тѣ грузы, которые получатся отъ экономического переворота, вызваннаго удобнымъ, скорымъ и дешевымъ желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ. Специалисту по народному хозяйству не трудно предсказать, какой экономическій переворотъ долженъ произойти съ постройкою стоящихъ теперь на очереди Перевальной и Кахетинской желѣзныхъ дорогъ.

Кахетія производитъ: вино, фрукты, рисъ, табакъ, хлопокъ, шерсть, шелкъ и проч. Для этихъ продуктовъ городъ Тифлисъ является въ самой незначительной мѣрѣ потребителемъ, онъ скупаетъ ихъ, съ цѣлью дальнѣйшей перепродажи либо въ Россію, либо за границу. Но съ Тифлисомъ Кахетія соединена лишь гужевымъ сообщеніемъ, благодаря такому нескорому, неудобному и чрезвычайно дорогому сообщенію, производство всякихъ продуктовъ находится въ чрезвычайно тяжелыхъ условіяхъ, и о надлежащемъ правильномъ товарообмѣнѣ продуктовъ русской сельской обрабатывающей промышленности на произведенія Кахетіи не можетъ быть, при настоящихъ путяхъ сообщенія, и рѣчи, какъ это видно изъ дальнѣйшаго.

Для болѣе яснаго изложенія настоящаго положенія въ нижеслѣдующемъ, всѣ главные продукты вывоза разсматриваются отдѣльно.

Вино.

Долина Алазани производитъ знаменитое Кахетинское вино. Но дѣйствительно высокаго качества это вино встрѣчается только на мѣстѣ, въ самой Кахетіи. Кахетинское вино, продаваемое въ Россіи, терпко и не нравится привыкшимъ къ европейскимъ винамъ. Для мѣстнаго употребленія виноградный сокъ оставляютъ во время броженія недолго на выжимкахъ; такое вино содержитъ въ себѣ мало танина, почему оно весьма пріятно на вкусъ, но не переноситъ долгую гужевую перевозку, такъ какъ легко окисляется. Вино, которое предполагается вывозить, оставляютъ долго,—все время перваго броженія,—на выжимкахъ, почему оно пріобрѣтаетъ отъ стеблей и отъ зеренъ много танина, благодаря чему оно не подвержено скорому окисленію и переноситъ долгую гужевую перевозку, а также не такъ чувствительно къ переменѣ температуръ.

Ограниченный сбытъ Кахетинскихъ винъ на европейско-русскихъ рынкахъ объясняется ихъ терпкостью.

Въ Кахетинскихъ удѣльныхъ имѣніяхъ, гдѣ имѣются громадныя средства и хорошо устроенные подвалы, виноградный сокъ оставляютъ лишь короткое время на выжимкахъ, но зато выдерживаютъ молодое вино не менѣе трехъ лѣтъ на мѣстѣ, въ подвалахъ, при равномерной температурѣ и соответствующемъ уходѣ. Такимъ образомъ выдержанное трехлѣтнее вино, несмотря на ничтожное содержаніе танина, переноситъ долгую перевозку. Но такого рода хозяйство возможно вести только, имѣя громадный оборотный капиталъ. Обыкновенному садовладѣльцу и крестьянину не по карману ни устройство подваловъ, вмѣщающихъ въ себѣ урожай 3—4 лѣтъ, ни оборудованіе таковыхъ всѣмъ необходимымъ инвентаремъ и нѣтъ возможности ждать 4 года получки денегъ за урожай. Развѣ мыслимо было бы требовать отъ русскаго сельскаго хозяина, чтобы онъ продалъ бы свой хлѣбъ только по истеченіи четырехъ лѣтъ со времени урожая. И за границею громадное большинство владѣльцевъ виноградниковъ не держатъ долго у себя свое вино. Почти всѣ владѣльцы виноградниковъ по р.р. Рейнъ, Мозель, Зале, во Франціи и пр. винодѣльческихъ странахъ спускаютъ немедленно выжатый сокъ бѣлаго вина и броженіе его происходитъ совершенно безъ выжимокъ. Послѣ перваго броженія и отстоянія, молодое вино тамъ, на мѣстѣ уже, обыкновенно продается оптовому торговцу. Оптовый торговецъ, именно въ это время, норовитъ обѣзжать деревни, пробуетъ вино непосредственно изъ бочекъ и если оно ему подходитъ, покупаетъ его и тутъ же опечатываетъ каждую пріобрѣтенную имъ бочку, что его гарантируетъ отъ фальсификацій. Опорожненныя бочки германскія желѣзныя дороги обратно перевозятъ бесплатно. Большую часть вина иностранцы продаютъ у себя молодымъ; имѣя въ своемъ распоряженіи вездѣ желѣзнодорожное сообщеніе, они не рискуютъ порчею

своего товара. Между тѣмъ, какъ у насъ, вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія, владѣльцы должны прибѣгать къ порчѣ продукта, чтобы имѣть возможность сбыть свое вино.

Изъ вышеприведеннаго короткаго изложенія заграничнаго хозяйства явствуетъ, что веденіе правильнаго и рациональнаго хозяйства въ винодѣльческихъ странахъ, при отсутствіи въ нихъ желѣзнодорожнаго сообщенія немыслимо. Только постройка желѣзной дороги можетъ дать Кахетіи возможность перейти къ правильному веденію винодѣльческаго хозяйства. Кахетія могла бы уже теперь вывозить ежегодно болѣе 2,000 тысячъ ведеръ лучшаго вина. Очевидно, что городъ Тифлисъ не можетъ быть рынкомъ сбыта для такого громаднаго количества вина, а рынкомъ является Россія. Тифлисъ,—являющійся въ настоящее время для Кахетіи ближайшей желѣзнодорожной станціей, служитъ для большинства кахетинскихъ винъ лишь временнымъ складочнымъ мѣстомъ и передаточнымъ пунктомъ для перепродажи товара. Съ устройствомъ Кахетинской желѣзной дороги и, въ особенности, съ соединеніемъ ея съ Перевальной желѣзной дорогой, русскіе оптовые торговцы не замедлятъ пріѣхать къ сбору урожая въ Кахетію, купить на мѣстѣ молодое вино, которое можетъ быть отправлено далѣе безъ замедленія. Безъ желѣзной дороги они этого сдѣлать не могутъ, во-первыхъ, потому, что качество настоящаго кахетинскаго вина, вслѣдствіе терпкости, не подходитъ къ русскому вкусу, избалованному иностранными винами, и во-вторыхъ, потому, что во время гужевоѣ перевозки происходитъ часто порча вина, отчасти вызванная переменною температурою, отчасти злоупотребленіями, совершенными во время пути, что при желѣзнодорожной перевозкѣ явленіе рѣдкое. Только желѣзная дорога дастъ возможность Кахетіи приготовить вина европейскимъ способомъ и снабжать Россію лучшими винами, неуступающими качествомъ, по отзыву такого компетентнаго знатока, какъ Мерль де-Массона, лучшимъ Бургонскимъ и Бордосскимъ винамъ.

Климатъ и почва Кахетіи созданы для того, чтобы производить красныя вина высшаго качества, между тѣмъ, благодаря отсутствію желѣзной дороги, Кахетія принуждена производить много бѣлыхъ винъ невысокаго качества; это получается отъ того, что на бѣлое вино существуетъ мѣстный спросъ, а вывозъ даже лучшаго краснаго вина затрудненъ отсутствіемъ желѣзнодорожнаго сообщенія. Вслѣдствіе такого положенія дѣла Россія ежегодно ввозитъ изъ-за границы на 11,35 милліоновъ рублей винъ (не считая коньякъ и ликеры, которыхъ ввозится на 3 милліона рублей). Ежегодно Россія платитъ эту дань иностранцамъ; между тѣмъ, какъ имѣется возможность постройкою сѣвернаго направленія Кахетинской желѣзной дороги не только замѣнить большую часть привозимаго къ намъ изъ-за границы краснаго вина кахетинскимъ, но даже создать изъ такого, исключительно высокаго по качеству вина, предметъ вывоза. Нѣтъ сомнѣнія, что съ постройкою Кахетинской желѣзной дороги населеніе Кахетіи весьма быстро приурочится къ измѣненной конъюнктурѣ, ибо тогда заплатятъ гораздо дорожѣ на мѣстѣ за хорошее, по европейскому способу приготовленное, вино. Тогда появится и приливъ капитала въ Кахетинское винодѣліе, отъ котораго въ настоящее время, какъ отъ убыточнаго предпріятія всѣ откращиваются. Тогда появятся въ Кахетіи солидные русскіе оптовики, которые въ настоящее время покупаютъ эти сорта винъ за границею и установится въ Кахетіи винная торговля на правильныхъ началахъ, а не началахъ фальсификаціи, кулачничества и ростовщичества, которое теперь тамъ замѣчается, вслѣдствіе отсутствія конкуренціи съ русскими оптовиками. Опасеніе, что появленіе кахетинскихъ винъ на русскихъ рынкахъ создастъ конкуренцію южнымъ русскимъ винамъ неосновательно, ибо кахетинскія вина главнымъ образомъ будутъ имѣть вліяніе на сокращеніе ввоза Бургонскихъ и Бордосскихъ винъ, къ которымъ они по качеству болѣе подходятъ, что можетъ быть лишь желательнымъ съ точки зрѣнія государственнаго хозяйства, такъ какъ поведетъ къ улучшенію общегосударственнаго внѣшняго баланса. Одновременно государство пріобрѣтетъ новый источникъ дохода, получая возможность увеличить въ Кахетіи податную повинность. Съ доходнаго предпріятія каждый охотно платитъ даже весьма значительную повинность, но съ убыточнаго, каковымъ является при настоящихъ условіяхъ садовое хозяйство въ Кахетіи, даже незначительная повинность вызываетъ неудовольствіе.

Распространившійся 10 лѣтъ тому назадъ слухъ о скорой постройкѣ Кахетинской ж. д., основанный на сообщенной тифлискому губернскому предводителю дворянства ВЫСОЧАЙШЕ положенной резолюціи, побудилъ многихъ мѣстныхъ жителей увеличить площадь своихъ виноградниковъ—приблизительно на 30%. Отъ этого получилось мѣстное перепроизводство. Цѣны на вино настолько понизились, что многіе разорились, а остальные еле держатся. Изъ сказаннаго вытекаетъ, что при настоящемъ положеніи часть Россійской Имперіи разоряется отъ перепроизводства того же товара, который другая часть Россіи ввозитъ изъ-за границы, переплачивая ежегодно милліоны рублей иностранцамъ. Очевидно, при правильныхъ путяхъ сообщенія такая аномалія не можетъ имѣть мѣста.

Фрукты.

Россія ввозитъ ежегодно на 15 милліоновъ рублей фруктовъ. Лучшимъ доказательствомъ, что русскіе фрукты могутъ вытѣснить иностранные, является то обстоятельство, что Ташкентскія яблоки вытѣсняють даже въ Москвѣ и С.-Петербургѣ лучшія заграничныя яблоки. Ташкентскія яблоки получили возможность явиться на русскихъ рынкахъ благодаря постройкѣ желѣзной дороги Оренбургъ-Ташкентъ; только желѣзная дорога, дающая возмож-

ность перевозить скоропортящиеся товары, дать возможность вывозить чудные фрукты, которыми так богата Кахетия и Закавказский округ и которые находятся вне конкуренции по качеству с фруктами других мест, как, например, приморского побережья, где, вследствие влажности климата, фрукты хотя крупны, но безвкусны.

Хлопок.

Хлопководство занимает уже в настоящее время весьма видное место в среде сельскохозяйственных произведений Закавказья¹⁾. Так же, как и в Закаспийской области, Закавказское хлопководство расположилось по близости железных дорог, если почвенные и климатические условия разрешают культуру этого растения. В местностях, где нет железной дороги, хлопководство не развивается, хотя бы и все остальные условия являлись бы благоприятными. До сих пор хлопчатник в Закавказье культивируется почти исключительно на орошаемых землях поблизости к Закавказским железным дорогам, причем земли, снабженные здесь орошением, почти все использованы. Для расширения площади требуется здесь так же, как в долинах Куры и Аракса, устроить новые крупные оросительные сооружения, каковые до сих пор не производились, вследствие неассигнования для этого необходимых крупных средств.

В Алазанской долине были произведены опыты посева хлопчатника на неорошаемых землях, которые дали блестящие результаты. Объясняется это тем, что часть Алазанской долины имеет достаточное количество осадков, почему и является возможным здесь культивировать хлопчатник так же, как это практикуется в южных Штатах Северной Америки,—без орошения. В новейшее время Закавказское *переселенческое управление* поселяет переселенцев на казенных землях в юго-восточной части Алазанской долины. Все хозяйство этих переселенцев основано на культуре хлопчатника, которая дает в этой местности отличные результаты. Несмотря на эти результаты, культура хлопчатника не могла до сих пор принять в долине Алазани значительных размеров, во-первых, потому, что здесь много земли, годной для хлопчатника, как орошаемая, так и богарная, занята хлебными злаками, необходимыми местному населению (около 500 т.) для прокормления себя и своего скота, во-вторых, вследствие отсутствия товарообмена и необходимого капитала. Постройка Кахетинской и Перевальной железных дорог вызовет полный экономический переворот в Кахетии. С открытием движения по этим дорогам явится возможность товарообмена между произведениями сельской промышленности Северного и Южного Кавказа. Если теперь, благодаря дороговизне гужевой доставки в Алазанской долине и в Лезгинских горах, существуют весьма высокие местные цены на хлеб (необходимый местному густому населению на пропитание), то с открытием движения по этим дорогам в Алазанскую долину будет доставлен дешевый хлеб с Северного Кавказа. Удешевление хлеба с одной стороны и вздорожание хлопка с другой заставит население, в своих собственных интересах, воспользоваться благоприятными для разведения хлопчатника климатическими и почвенными условиями. Несомненно, население Алазанской долины будет тогда возделывать хлопок и на вырученные с продажи его деньги покупать северный хлеб.

Кто мог предполагать, что в Караязах и других местах вдоль Закавказской железной дороги будут возделывать с успехом и большою выгодною хлопчатник, пока там не была проложена железная дорога! А между тем Сигнахский уезд, (в При-Алазанской его части), вся низменность Закавказского округа и Телавского уезда находятся в лучших, по ровности температуры и % влажности, условиях, чем Караязы, что видно из того, что во время созревания хлопчатника, т.-е. в сентябре и октябре, никогда в Кахетии заморозков не бывает, между тем, как в Караязах нередко хлопок страдает от наступления резкого понижения температуры в октябре месяце.

Россия ввозит ежегодно на 73.008 тысяч рублей²⁾ хлопка, т.-е. 60% спроса. Много говорилось и писалось, что эта сумма, уплачиваемая ежегодно иностранцам золотом, весьма тяжело ложится на наш внешний баланс. С другой стороны, Россия ежегодно продает за безценок иностранцам хлеб. Ясно, что создание условий, дающих возможность товарообмена хлеба на хлопок внутри Империи является государственно-экономическою задачею. В настоящем случае исполнение этой задачи является весьма просто. Не нужно на первую очередь дорогих оросительных сооружений, необходимо только построить железную дорогу, дающую возможность товарообмена, и население Алазанской долины перейдет немедленно к культуре хлопчатника, так же, как с постройкою Закавказской железной дороги перешли к культуре хлопчатника татары, много менее образованные, чем жители Алазанской долины. Этот переход к новой культуре тем более является в данном случае весьма несложным, так как земли, годные под культуру хлопчатника как богарные, так и орошаемые существующими сооружениями, имеются налицо в изобилии. С постройкою железной дороги явятся так же, как и на Закавказской железной дороге купцы лодзинские и московские, которые устроят близ станций новой железной дороги

¹⁾ В 1904 г. отправлено хлопка главным образом в Москву и Лодзь со станций Закавказской жел. дороги 891.717 пудов. См. краткий обзор коммерч. деят. Закавказской ж. д. за 1904 г., стр. 84.

²⁾ Обзор внешней торговли за 1905 год.

хлопкоочистительные заводы, дадутъ мѣстнымъ жителямъ сѣмена и откроютъ кредитъ подъ будущій урожай.

Производимый въ Кахетіи хлопокъ имѣетъ рынокъ сбыта внутреннія губерніи Россіи, что опять указываетъ на необходимость прямѣйшаго и кратчайшаго сообщенія между Кахетіей и Россіей. Такимъ прямѣйшимъ сообщеніемъ является соединеніе Кахетинской желѣзной дороги съ Перевальной черезъ Владикавказъ-Тифлисъ.

Лучше всего характеризуетъ богатство Кахетіи въ климатическомъ отношеніи слѣдующая таблица, указывающая средніе мѣсячные осадки въ миллиметрахъ и температуру ¹⁾.

	Сигнахъ. 792 мет.=2598 ф. надъ ур. моря.	Телавъ. 738 мет.=2420 ф. надъ ур. моря.	Кварели. 410 мет.=1345 ф. надъ ур. моря.	Царскіе Колодцы. 820 мет.=2690 ф. надъ ур. моря.	Темпер.
Январь	44	15	19	10	+ 0
Февраль	45	32	41	26	+ 0,4
Мартъ	57	42	56	58	+ 1,0
Апрѣль	102	85	104	51	+ 11,3
Май	103	118	133	42	+ 17,1
Іюнь	34	80	105	77	+ 18,6
Іюль	26	90	62	44	+ 20,5
Августъ	26	36	79	10	+ 23,4
Сентябрь	76	57	72	77	+ 16,6
Октябрь	150	44	70	52	+ 11,8
Ноябрь	64	59	38	25	+ 7,2
Декабрь	34	43	42	5	+ 3,6
Въ годъ	627	697	872	477	+ 11,0

Такъ какъ каждое растеніе отъ начала своего развитія, при извѣстномъ количествѣ тепла до завершенія этого развитія, т.-е. въ теченіе цикла своей жизни, требуетъ опредѣленной суммы тепла, которая и называется суммою полезныхъ температуръ, то, зная, что развитіе почекъ растеній, свойственныхъ теплomu климату, начинается съ 10+12 Ц. какъ minimum, слѣдуетъ признать, что въ Кахетіи могутъ свободно развиваться слѣдующія растенія:

Рись	при + 10+12° Ц. minimum
Фисташникъ, кевовое дерево	» + 11°
Настоящій фисташникъ	» + 13°
Шафранъ	» + 13°
Земляной орѣхъ, фисташки	» + 13°
Хлопчатникъ	» + 12°
Клешевина	» + 12+15°
Кунжутъ	» + 10+12°
Табакъ	» + 13+14°
Каперсникъ	» + 12°
Сахарное сорго	» + 13°

Дѣйствительно кевовое дерево, выдѣляющее бѣлую смолу-кева, употребляемую туземцами, иначе фисташковое дерево, находится цѣлыми насажденіями въ Заалазанской дачѣ Сигнахскаго лѣсничества, а также въ Нижне-Іорской дачѣ, и для настоящаго фисташника можетъ служить естественнымъ подвоемъ при культурѣ. Кромѣ того, настоящій фисташникъ растетъ въ сел. Напареули, Кварели, Вачнадзіани, Цинондали и проч. ²⁾.

Разведеніе риса въ зависимости отъ возможности обильной поливки, слѣдовательно культура его возможна во всей низменной полосѣ при р. Алазани. Риса ввозитъ Россія ежегодно болѣе чѣмъ на 5 миллионовъ рублей.

Разведеніе шафрана ведется уже въ сел. Верхніе Махчаны ³⁾. Культура его, какъ извѣстно, существуетъ въ Дербентѣ и Баку; несмотря на это, Россія ввозитъ ежегодно значительное количество его изъ-за границы.

Земляной орѣхъ, или земляныя фисташки, миндаль, широко распространенное на югѣ Европы травянистое растеніе, а въ особенности въ С.-Америкѣ; поджаренный служитъ лакомствомъ на манеръ миндаля. Изъ орѣшковъ получается 40% масла. Урожай 100—150 п. съ десятины. Культура этого растенія такая же, какъ и кукурузы. Земляной орѣхъ съ успѣ-

¹⁾ Кавказскій календарь 1899 г., ст. Фигуровскаго, старш. набл. Тифлисской Физической Обсерваторіи.

²⁾ Сборникъ свѣдѣній по культ. растеній на Кавказѣ вып. III—1897 г., стр. 33—40.

³⁾ Сборн. св. по культ. цѣн. раст. на Кавказѣ, вып. II—1896 г., стр. 53.

хомъ разводится въ Караязахъ на казенной фермѣ. Цѣна въ Тифлисъ фунтъ 20—25 коп. Растеніе въ высшей степени выгодное и, нѣтъ сомнѣнія, что оно съ постройкою желѣзной дороги найдетъ широкое распространеніе въ Кахетіи.

Клецевина—очень выгодное, промышленное растеніе разводится даже въ станицѣ Радниковской, Кубанской области, гдѣ даетъ урожай 60 пуд. съ десятины. Рыночная цѣна 1 руб. 40 коп.—1 руб. 70 коп. пуд. Опыты съ этимъ растеніемъ въ Кахетіи дали хорошіе результаты.

Кунжутъ, какъ масличное растеніе, по прекрасному маслу уже имѣетъ высшую репутацію и воздѣлывать его препятствій быть не можетъ: ни въ смыслѣ климатическихъ условій, ни почвенныхъ.

О *табакъ* и говорить нечего, его разводятъ на большихъ пространствахъ въ Закатальскомъ округѣ и въ особенности въ Сигнахскомъ уѣздѣ. Точныхъ свѣдѣній, сколько производится въ Кахетіи табаку, не имѣется. Считаютъ подъ табакомъ ежегодно около 1400—1500 дес., урожай съ нихъ около 125.000 пудовъ. Въ 1904 г. въ г. Тифлисъ по ж. д. поступило около 70.000 пудовъ, вывозилось 192,500 пудовъ. Разница между привозомъ и вывозомъ получается отъ гужевой доставки табака изъ Кахетіи ¹⁾. Производство его въ высшихъ сортахъ имѣетъ уже прочное основаніе въ большихъ плантаціяхъ наслѣдниковъ Энфаджіанцъ, въ уроч. Лагодехи. Близъ этого урочища, въ 4 верстахъ на р. Мадзимъ-Чай, есть прекрасный и обширный садъ этихъ наслѣдниковъ; пространство сада 35 десятинъ. Въ саду культивируются заграничные сорта яблокъ, грушъ, сливъ и пр., а также Елизаветпольскіе *гранаты*, Одурбатскіе *персики* по 1 фунту вѣсомъ, поспѣвающие въ октябрѣ и ноябрѣ. Предприняты опыты разведенія *маслины*, деревья которой получены изъ Артина.

Каперникъ растетъ изобильно въ Ширакской степи и Зиличинской казенной лѣсной дачѣ. Можетъ быть хорошей статьей вывоза. Смотря по величинѣ отъ очень маленькихъ до очень крупныхъ, цѣна отъ 15—20 коп. фунтъ; по качеству нисколько не хуже марсельскихъ, которые только лучше отсортированы и болѣе внимательно консервированы, зато и цѣна отъ 60—80 коп. фунтъ.

Сахарное сорго даетъ съ десятины до 200 пудовъ сѣмянъ, которыя, перемолотыя въ муку въ смѣси съ кукурузою или ячменемъ, въ равныхъ частяхъ, даютъ очень хорошіе результаты для поддержки силы рабочаго скота, а стебли и листья, въ особенности въ заквашенномъ видѣ, охотно поѣдаются скотомъ. Это растеніе менѣе требовательно, чѣмъ кукуруза, имѣющая такое широкое распространеніе въ Кахетіи ²⁾.

Съ проведеніемъ желѣзнодорожнаго пути черезъ весь Кахетинскій районъ открывается возможность культуры массы сельскохозяйственно-промышленныхъ и цѣнныхъ растеній, могущихъ представить къ вывозу громадное количество груза. Вызвать къ культурной жизни такой благодатный край можетъ только желѣзная дорога, дающая возможность товарообмѣна, прилива капитала и интеллигентной силы, каковыя въ совокупности приведутъ къ объединеннымъ результатамъ сліянія изолированной части Имперіи въ одно цѣлое.

Лѣсъ.

Въ Тіонетскомъ уѣздѣ казна владѣетъ 101.777 дес., частн. владѣльцы около 39.735 дес. лѣса. Всего, слѣдовательно, въ этомъ уѣздѣ 141.512 десятинъ лѣса.

Въ Телавскомъ уѣздѣ казенныхъ лѣсовъ (не считая пастбищъ) въ 6 дачахъ 48.038 дес. Частновладѣльческихъ лѣсовъ считается 73.329 дес., итого 121.367 дес. лѣса.

Изъ казенныхъ дачъ Сигнахскаго уѣзда, входящихъ въ районъ сѣвернаго варианта Кахетинской ж. д., входитъ 55808,5 дес., не считая спорнаго участка въ Чіаурской дачѣ. Лучшій лѣсъ находится въ Чіаурской дачѣ, прост. 41.627 дес. 1680 кв. саж., безъ спорнаго участка (7627 дес.)—34.000 дес. Эта дача находится на лѣвомъ берегу р. Алазани, близъ урочища Лагодехи. Частновладѣльческихъ лѣсовъ въ Сигнахскомъ уѣздѣ немного, они почти сплошь вырублены, за исключеніемъ находящихся на Главномъ хребтѣ.

Въ общемъ, слѣдовательно, входитъ въ районъ сѣвернаго варианта лѣсная площадь размѣромъ около 300.000 десятинъ, изъ коихъ около половины находится въ Тіонетскомъ уѣздѣ, а изъ остальной части лѣса, около 9/10, расположено по лѣвому берегу Алазани.

Главную породу въ этихъ лѣсахъ составляетъ букъ (чинаръ), но имѣется кромѣ того еще большое количество другихъ породъ, какъ-то: дубъ, ясень, грабъ, карагачъ, кленъ изрѣдка орѣхъ и негной, въ нѣкоторыхъ дачахъ строевой можжевельникъ и кековое дерево. О болѣе цѣнныхъ сортахъ лѣса и говорить нечего, ихъ даже теперь продаютъ въ Тифлисъ, несмотря на то, что гужевая перевозка поглощаетъ часто болѣе 9/10 цѣности дерева. Букъ (чинаръ) имѣетъ пока лишь мѣстный сбытъ, онъ является главнымъ строительнымъ лѣснымъ матеріаломъ. Но этотъ мѣстный спросъ въ нѣсколько кратъ уступаетъ ежегодному при-

¹⁾ См. кратк. обзоръ комм. дѣят. Закавказской ж. д. за 1904 г., стр. 27.

²⁾ Труды Кавк. отд. Импер. Россійск. Общ. садов., т. I. 1898 г., стр. 315.

росту этой лѣсной породы, почему многія, весьма цѣнные деревья переставают и гниют на мѣстѣ. На Гомборскомъ хребтѣ буковые лѣса выжигались и выжигаются примитивнымъ образомъ въ ямахъ на древесный уголь, который выдерживаетъ дорогую гужевую доставку до 80 верстъ и имѣетъ на всемъ Закавказьѣ почти безграничный сбытъ.

Древеснымъ углемъ пользуется почти все Закавказье, такъ какъ не только строевого лѣса, но даже и дровъ не имѣется въ мѣстностяхъ Центрального и Восточнаго Закавказья, снабженныхъ удобными путями сообщенія. ¹⁾ Городъ Тифлисъ получилъ по Закавказской ж. д. въ 1902 г. 2.833.560, въ 1903 г. 2.983.422, а въ 1904 г. 3.568.552 пуда дровъ. За послѣдніе десять лѣтъ въ городѣ Тифлисъ дрова поднялись съ 30 руб. до 45 руб. за сажень, слѣдовательно, стали дороже на 50%. Поэтому волей-неволей приходится большинству населенія пользоваться древеснымъ углемъ, доставляемымъ гужемъ изъ окрестностей уроч. Гомборы, гдѣ лѣса примитивнымъ выжиганіемъ варварски уничтожались и уничтожаются.

Постройка Кахетинской желѣзной дороги по сѣверному варианту, пролегающему по дѣйственнымъ лѣсамъ Тіонетскаго уѣзда, безусловно вызоветъ полный экономическій переворотъ въ практикуемомъ въ настоящее время лѣсномъ хозяйствѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что послѣ открытія движенія по желѣзной дорогѣ будетъ выжигаться уголь, который необходимъ населенію Закавказья, но уголь будетъ уже выжигаться правильной системою. Возникнутъ *сухоперегоночные заводы*, владельцы которыхъ въ состояніи будутъ предложить владельцамъ лѣсовъ значительно большую цѣну за лѣсъ, чѣмъ можетъ предложить кустарь татаринъ, пережигающій уголь въ ямѣ. Какъ общеизвѣстно, букъ самая выгодная порода лѣса, для сухой перегонки. При обжиганіи же его въ ямахъ получается только одинъ уголь, самые же дорогие продукты перегонки: древесный уксусъ и деготь пропадаютъ. При заводскомъ пережиганіи этого нѣтъ.

На всемъ Кавказѣ, даже по всей Южной Россіи, нѣтъ ни одного сухо-перегоночнаго завода, поэтому продукты сухой перегонки весьма дороги. Вездѣ въ Кахетіи встрѣчаются мощныя залежи извести. Известь необходима сухо-перегоночному заводу, такъ какъ, во избѣжаніе дорогихъ бочекъ, къ древесному уксусу прибавляется незначительное количество извести, которая его превращаетъ въ порошокъ. Такой порошокъ упаковывается аналогично цементу въ очень дешевыя бочки. Древесный уксусъ отъ такой операціи пріобрѣтаетъ ничтожный лишній вѣсъ, который съ лихвою окупается дешевизною упаковки. На заводахъ, нуждающихся въ древесномъ уксусѣ, весьма простымъ процессомъ порошокъ этотъ опять превращаютъ въ древесный уксусъ.

Древесный уксусъ является продуктомъ, имѣющимъ міровой сбытъ. Нѣтъ сомнѣнія, что древесный уксусъ, добытый изъ Кахетинскаго бука, не только найдетъ сбытъ на Кавказѣ и въ Южной Россіи, но и въ Южной Европѣ и, въ особенности, въ Александріи и вообще въ Египтѣ и Турціи.

Несмотря на изобиліе бука въ Тіонетскомъ и Телавскомъ уѣздахъ, весь Кавказъ и Закаспійскій край получаютъ буковую (такъ называемую вѣнскую) *мебель* отчасти изъ Варшавы, отчасти изъ Австріи (несмотря на таможенную пошлину). Принимая во вниманіе дороговизну доставки, возникновеніе мебельныхъ фабрикъ въ Закавказьѣ находится въ зависимости отъ постройки Кахетинской желѣзной дороги по сѣверному варианту, пролегающему по мѣстности, исключительно богатой лѣсами.

Очень прочнымъ и вмѣстѣ съ тѣмъ самымъ дешевымъ поломъ является, какъ общеизвѣстно, *буковый паркетъ*. Мы его видимъ во всѣхъ странахъ, гдѣ есть только поблизости бука, на примѣръ въ Австро-Венгеріи. На Кавказѣ этотъ прекрасный полъ мало знаютъ и употребляютъ вмѣсто него дорогія, непрочныя и некрасивыя еловые доски, которыя приходится красить, что отпадаетъ при буковомъ паркетѣ. За границу изобрѣтены недорогія машины, которыя въ теченіе часа выдѣлываютъ нѣсколько тысячъ буковыхъ досчечекъ, изъ которыхъ составляется вполнѣ паркетъ, который за свою прочность можно назвать вѣчнымъ.

Извѣстно, что Сибирь, нуждаясь въ *буковой клепкѣ*, необходимой для масличныхъ бочекъ, выписываетъ таковую изъ Даніи. Съ постройкою Кахетинской желѣзной дороги по сѣверному варианту, является возможною доставка буковой клепки изъ Тіонетскаго уѣзда черезъ Баку моремъ и Волгою, а далѣе по желѣзной дорогѣ въ Сибирь.

Можно было бы привести еще много примѣровъ возможнаго использованія Тіонетскихъ буковыхъ лѣсовъ, но уже вышеприведенное доказываетъ обширный сбытъ, который имъ откроется, если дорога будетъ построена по сѣверному варианту. Мнѣніе сторонниковъ южнаго варианта, утверждающихъ, что лѣса Тіонетскаго уѣзда имѣютъ лишь весьма ограниченный сбытъ, влѣдствіе преобладанія въ нихъ малоцѣннаго буковаго лѣса, основано на маломъ знакомствѣ съ лѣсной обрабатывающей промышленностью. Нѣсколько сотъ дорогихъ орѣховыхъ деревьевъ, которыя вывозятъ за границу, не могутъ дать желѣзной дорогѣ необходимыя грузы, такіе грузы дастъ только дешевый массовый товаръ. Вѣдь дорогія породы лѣса вырубать, а когда онѣ вырастутъ? Напротивъ, съ возникновеніемъ обрабатывающей промышленности вдоль желѣзной дороги, эта промышленность сама будетъ

¹⁾ См. Краткій обзоръ комм. дѣятельн. Закавказской ж. д. за 1904 г., стр. 86.

заинтересована, чтобы питающіе ее лѣса подвергались бы правильному лѣсорубочному обороту. Что таковой будетъ безусловно примѣненъ въ Тіонетскомъ уѣздѣ, видно изъ того, что изъ всей лѣсной площади этого уѣзда принадлежитъ только 39.735 дес. частнымъ владѣльцамъ, а 101.777 дес. казнѣ. Казна же ввела во всѣхъ, ей принадлежащихъ лѣсахъ, правильное лѣсное хозяйство. Поэтому утвержденіе, что Тіонетскіе лѣса будутъ скоро вырублены, основаны на видимомъ незнакомствѣ ни съ распредѣленіемъ лѣсныхъ угодій, ни съ практическимъ использованіемъ таковыхъ, соображаясь съ закономъ спроса и предложенія. Вышеизложенная будущая фабричная обработка буковаго лѣса, конечно, не исключаетъ вывозъ лѣса изъ Кахетіи по желѣзной дорогѣ и въ сыромъ или мало обработанномъ видѣ, какъ-то. досокъ, клепки, брусевъ, коры, (для кожевенныхъ заводовъ) таракала (колья для виноградниковъ), шпалы и пр., а также дровъ. Последнихъ ввозится ежегодно въ Тифлисъ и въ безлѣсные районы Эривань-Карской желѣзной дороги свыше 5 милліоновъ пудовъ, главнымъ образомъ изъ Кутаисской губерніи и изъ Боржома, при чемъ разстояніе варьируетъ отъ 150—275 верстъ. Сѣверное направленіе Кахетинской желѣзной дороги дастъ возможность Тифлисъ снабжать дровами уже Тіонетскаго уѣзда, т.-е. при перевозкѣ менѣе 80 верстъ.

Разсмотрѣвъ выше довольно подробно главные продукты вывоза Кахетіи, мы считаемъ возможнымъ, что касается другихъ продуктовъ, ограничиваться простымъ ихъ перечисленіемъ, тѣмъ болѣе, что всѣ эти продукты весьма подробно описаны въ вышеприведенныхъ экономическихъ трудахъ и уже фигурировали въ смѣтахъ доходности дороги, какъ по сѣверному, такъ и по южному вариантамъ.

Кахетія производитъ еще (считая районъ сѣвернаго варианта) *шелку—сырца* болѣе 10.000 пудовъ, который вывозится главнымъ образомъ за границу, между тѣмъ, какъ Россія его привозитъ изъ-за границы ежегодно на 11½ милліоновъ рублей.

Шерсти 60.000 пудовъ, тоже вывозимой за границу, между тѣмъ какъ Россія ежегодно ввозитъ изъ-за границы шерсти на 22 милліона рублей.

Воскъ и медъ производитъ Кахетія по статистическимъ отчетамъ 3.801 пуд., но въ дѣйствительности много больше; ввозитъ же Россія воскъ и медъ изъ-за границы ежегодно на 5.100.000 рублей.

Полезныя ископаемыя.

Кахетія представляетъ собою еще чрезвычайно важную область въ дѣлѣ будущей горнозаводской промышленности, что видно изъ нижеслѣдующей вѣдомости полезныхъ минераловъ и ископаемыхъ въ районѣ сѣвернаго направленія Кахетинской желѣзной дороги въ уѣздахъ: Тіонетскомъ, Телавскомъ и части Сигнахскаго, Цинахъ—Мари и Кизикіи, изъ каковой усматривается, какое широкое поле открывается для разработки и добычи предметовъ горнозаводской промышленности, въ этомъ такъ исключительно богато природою одаренномъ краѣ.

Мѣдныя руды.

Верхняя часть бассейна р. Стори, ущелье Сагоребисъ-хеви, Ипніантъ-хеви, выше сел. Пшавели. Въ верхнемъ бассейнѣ р. Дигъ-хеви, ниже г. Больш. Андаразани, въ Артанской дачѣ.

Однимъ словомъ, на главномъ хребтѣ простирается, въ одинаковомъ съ нимъ направленіи, вдоль всей Кахетіи, цѣлый штокъ мѣдныхъ жилъ.

Магнитный желѣзнякъ.

Въ верхней части Панкійскаго ущелья, въ мелафировыхъ породахъ.

Сѣрный колчеданъ.

Тамъ же, въ оврагѣ Сагоребисъ-хеви и Ипніантъ-хеви.

Свинцовыя руды и цинковая обманка.

Область рѣки Аргуни, около Муцо и Артани. Въ Панкійскомъ ущельѣ, около Омало, Верхніе Панкиси и выше сел. Пшавели.

Лигнитъ.

Западное сел. Кочибани, недалеко отъ рѣки Турдо. Около сел. Мирзаани, въ оврагѣ Кавшіантъ-хеви; выходъ этотъ на мѣстѣ носитъ названіе *горной смолы*.

Каменный уголь.

На перевалѣ Саймтеріо, у поста.

Нефть.

Около рѣки Іоры, на лѣвой ея сторонѣ, противъ сел. Кочибани, расположеннаго на правой сторонѣ р. Іоры. На возвышенности выше рѣки Турдо, юго-западнѣе селенія Земо-Ходашени. Въ окрестностяхъ сел. Бочорма и поселка Ботко. Западнѣе города Телава и селенія Гурджаани. Въ окрестностяхъ селенія Мачхаани, Бодби; къ Юго-Востоку отъ Царскихъ Колодцевъ, въ степи малые Ширази казенныя группы I и II и др.

Соль.

Къ юго-западу отъ селенія Земо-Ходашени, между сел. Мачхаани и Сигнахомъ, по лѣвую сторону р. Лопоты, ниже впаденія р. Ганжисъ-хеви (10 верстъ выше селенія Напареули), къ юго-западу отъ города Телава (15 верстъ), на правомъ берегу р. Турдо.

Мѣль.

Въ верхней части сел. Марелиси и вообще въ Матано-Марелисской дачѣ и около Тіонеты.

Строительный камень
(третичный известнякъ).

Близъ Царскихъ Колодцевъ и Тіонетъ.

Аспидные, кровельные,
тальковые и др. сланцы.

Въ Панкійскомъ ущельѣ, верхніе истоки Алазани; въ Циплоантъ-хеви. Въ верховьяхъ рѣки Стори, на склонахъ Дидъ-гверди и въ ущельѣ Дидъ-хеви. Въ долинѣ рѣки Инцоба къ Кодору.

Горный хрусталь.

На скатахъ горы Дидъ-гверди въ верховьяхъ бассейна рѣки Стори.

Изъ всѣхъ вышеприведенныхъ горныхъ богатствъ больше всего заслуживаетъ вниманія, конечно, нефть. Ранѣе, т.-е. до семидесятихъ годовъ прошлаго столѣтія, въ Кахетіи существовала промышленность, снабжавшая центръ (Тифлисъ) и западную часть Южнаго Кавказа нефтяными продуктами. Нефть, правда, добывалась и перерабатывалась примитивнымъ способомъ, но такой же способъ практиковался тогда и въ Баку и въ Грозномъ. Въ Кахетіи существовали тогда и ректификаціонные заводы, напримѣръ въ Бочормѣ и близъ Царскихъ Колодцевъ на казенныхъ группахъ I и II,—заводъ Сименса, но съ постройкою желѣзной дороги изъ Тифлиса въ Баку послѣдній получилъ возможность свои нефтяные товары дешево и скоро доставлять въ Тифлисъ. Если принять во вниманіе, что тогда пудъ нефти стоилъ въ Баку около одной копѣйки, что доставка изъ Баку до Тифлиса по желѣзной дорогѣ стоила около 12 коп. за пудъ, а доставка пуда нефти изъ Кахетіи гужемъ обходилась отъ 30—60 коп. пудъ, въ зависимости отъ отдаленности промысла отъ г. Тифлиса и состоянія дорогъ,—то весьма естественно, что неуспѣвшая еще стать на твердую ногу Кахетинская нефтепромышленность была принуждена прекратить свою дѣятельность. Если такимъ образомъ направленіе, данное Закавказской желѣзной дорогѣ (многіе высказались въ то время за сѣверное направленіе желѣзной дороги, т.-е. за Тифлисъ-Кахетія-Баку), заставило цѣлую промышленность прекратить свое существованіе, то, безусловно, постройка Кахетинской желѣзной дороги ее вновь возродитъ ¹⁾.

Благонадежность Кахетинскихъ мѣсторожденій доказываютъ, какъ историческая практическая разработка таковыхъ, такъ и цѣлый рядъ серьезныхъ изслѣдованій знаменитыхъ русскихъ и иностранныхъ геологовъ. Подробности, касающіяся къ этому вопросу можно найти въ брошюрѣ, приложенной къ этой запискѣ: «Кахетинское нефтяное мѣсторожденіе, изд. въ 1906 г.».

Еще въ 1872 году, когда не былъ извѣстенъ законъ о нахожденіи мощныхъ залежей нефти только въ антиклиналяхъ, знаменитый геологъ Абихъ писалъ, «что водораздѣльный хребетъ, простирающійся между рр. Іорою и Алазанью, на всей своей 160-верстной длинѣ, есть тотъ самый нефтяной хребетъ, изъ котораго выходятъ всѣ главные источники нефти на южной сторонѣ Кавказа и гдѣ на самомъ юго-восточномъ концѣ находится Баку». Далѣе, говоря о Земоходашенскомъ нефтяномъ мѣсторожденіи (близъ города Телава), тотъ же самый ученый писалъ, что «на основаніи многихъ достовѣрныхъ явленій въ аналогичныхъ случаяхъ «по его мнѣнію»: въ этой мѣстности возможно вполне ожидать отъ глубокихъ и даже отъ неглубокихъ буреній весьма удовлетворительныхъ результатовъ». Извѣстный англійскій экспертъ по нефтянымъ дѣламъ Таунсентъ ²⁾, послѣ осмотра имъ въ 1896 г. Земоходашенскаго нефтяного мѣсторожденія, далъ о немъ самый лучший отзывъ, сравнивая его съ лучшими американскими мѣсторожденіями. Онъ же и первый обращалъ вниманіе на качество Кахетинской нефти, которая ни въ чемъ не уступаетъ лучшимъ американскимъ сортамъ. Но англичане тогда отказались взяться за разработку этого мѣсторожденія, вслѣдствіе отсутствія удобныхъ путей сообщенія и тогдашней малой провозоспособности Закавказской ж. д. Англійскіе капиталисты замѣчали тогда: «что если въ Баку, въ начальномъ пунктѣ Закавказской ж. д., получаютъ съ трудомъ и лишь по очереди вагоны-цистерны для перевозки керосина въ Батумъ, то на промежуточной станціи, хотя бы въ Тифлисъ, невозможно будетъ получать потребное количество котловъ, тѣмъ болѣе, что добычу и вывозъ нефти нужно будетъ производить въ крупныхъ размѣрахъ, чтобы окупить затраты на устройство нефтепровода отъ Гомборъ (Земоходашенское мѣстор.) до ст. Закавказской желѣзной дороги ³⁾.

Когда правительство рѣшило, дѣйствовавшій отъ Батума до ст. Михайлово керосинопроводъ продолжить до ст. Агъ-Таглы, капиталисты вновь заинтересовались нефтянымъ мѣсторожденіемъ, находящимся между ур. Гомборъ и дер. Земоходашени. Изслѣдованіе было поручено извѣстному галицкому геологу, эксперту Лендеръ-банка, І. Мукъ ⁴⁾. Мукъ работалъ въ Кахетіи въ 1901 году и, составивъ на мѣстѣ точную геологическую карту Земоходашенскаго мѣсторожденія, далъ слѣдующее заключеніе: «Изъ вышеизложеннаго ясно, что въ изслѣдуемомъ районѣ имѣется на лицо совокупность всѣхъ условій, которыя въ другихъ мѣстахъ, при подобныхъ же обстоятельствахъ, дали самые блестящіе результаты.

¹⁾ Газета «Кавказъ» № 259 -- 1904 г. «Нефть въ Тифлисской губерніи».

²⁾ Тамъ же.

³⁾ Тамъ же.

⁴⁾ Тамъ же.

Съ увѣренностью можно сказать, что районъ съ нефтеносною площадью въ 8—9 верстъ длиною и болѣе $1\frac{1}{2}$ версты шириною, къ тому же обладающій тремя, четырьмя и, вѣроятно, даже болѣе, параллельными антиклиналями, которые почти навѣрное можно считать также нефтеносными, имѣетъ блестящее будущее и способенъ на богатое промышленное развитие» ¹⁾.

Вслѣдствіе благопріятнаго отзыва, такого извѣстнаго авторитета, какимъ является І. Мукъ и распространившагося слуха о скорой постройкѣ Кахетинской ж. д., маленький синдикатъ петербургскихъ капиталистовъ, во главѣ которыхъ стоялъ баронъ А. А. Гейкингъ и А. Ю. Гартманъ, приступили къ буреніямъ на Земоходашенскомъ мѣсторожденіи.

Въ своей докладной запискѣ, представленной ими Гг. Министрамъ: Финансовъ, Путей Сообщенія и Торговли и Промышленности, въ мартѣ мѣсяцѣ 1908 года, они подробно изложили, какія непреодолимые затрудненія они встрѣтили, являясь піонерами нефтяного дѣла въ Кахетіи. О примѣненіи бакинскаго способа буренія въ этой мѣстности нельзя было и думать. Бакинскіе инструменты слишкомъ громоздки, чтобы возможно было бы ихъ доставить въ горную мѣстность, гдѣ существуютъ не дороги, а только тропинки.

Остановились поэтому на болѣе легкихъ инструментахъ системы Фаука, съ промывкою; несмотря на это они пишутъ: «доставка по желѣзнымъ дорогамъ машинъ изъ Австрійской Силезіи до Тифлиса обошлась намъ дешевле, чѣмъ изъ Тифлиса за 80 верстъ гужемъ на нашъ промыселъ».

И вотъ благодаря бездорожья прекращены работы на Кахетинскихъ нефтяныхъ промыслахъ! Потеряно много денегъ, затраченныхъ на указанные опыты, причемъ большая часть расходовъ падаетъ на доставку необходимыхъ предметовъ. Между тѣмъ эти промышленники, сдѣлавъ подробнѣйшія изысканія Кахетинскимъ мѣсторожденіямъ, не жалѣя средствъ на приглашенія лучшихъ геологовъ по нефтяной части, установили (на что уже въ свое время указалъ знаменитый геологъ Абихъ), что вдоль всей Кахетіи простирается, параллельно главному Кавказскому хребту, громадная нефтеносная антиклиналь, имѣющая нѣсколько второстепенныхъ складокъ, которые по отношенію къ Земоходашенскому мѣсторожденію точно опредѣлены Мукомъ. Эта нефтеносная антиклиналь простирается почти на сто верстъ, по направленію Тіонеты-Сигнахъ. На этой антиклинали нефтеносная формація выступаетъ близко къ поверхности, на четырехъ весьма обширныхъ площадяхъ, а именно:

- 1) Между городомъ Тіонеты и д. Ахметы не менѣе 500 десятинъ нефтеносной земли.
- 2) Между д.д. Бочермою и Земоходашени около 4.000 десятинъ нефтеносной земли.
- 3) Южнѣе города Телава.
- 4) Въ окрестностяхъ дер. Гурджаны и города Сигнахъ.

Количество десятинъ нефтеносной земли не опредѣлено на послѣднихъ двухъ площадяхъ.

Какое громадное Государственное значеніе должны приобрѣсти эти обширныя мѣсторожденія нефти, лучшимъ образомъ видно, если количество десятинъ, занимаемыхъ ими, сравнить съ Бакинскими нефтеносными площадями.

На стр. 50 обзора комм. Дѣят. Закавказской ж. д. 1904 г. можно читать слѣдующее: «крупнѣйшая промышленность края, дающая дорогамъ до половины всѣхъ перевозокъ малой скорости и свыше 16 мил. рублей дохода, является сосредоточенная на Апшеронскомъ полуостровѣ нефтяная промышленность».

Нефтяныя площади полуострова занимали въ отчетномъ году 979 десятинъ, а именно:

Балаханская	354,3 дес.
Сабунчинская	323,1 »
Романинская	86,7 »
Биби-Эйбатская	193,3 »
Бинагадинская	21,8 »

По качеству Кахетинская нефть не уступаетъ лучшимъ сортамъ Американской нефти. Она принадлежитъ къ такъ называемой парафиновой нефти, т.-е. базисомъ ея является парафинъ. Какъ извѣстно, бакинская и грозненская нефть является такъ называемою чисто углеводородной нефтью, на много уступающая цѣнностью парафиновой. Неотстоенная Кахетинская нефть имѣетъ удѣльный вѣсъ 0,850 и даетъ при перегонкѣ 125° С. около 15% очень легкаго бензина, при перегонкѣ 150° С. до 26% легкаго бензина. Въ среднемъ она даетъ около 32% керосина, сравнительно съ бакинскимъ мало веретеннаго, но зато много, — гораздо болѣе цѣннаго, — цилиндрическаго масла, и отъ 4—5% парафина ²⁾.

Въ настоящее время самымъ цѣннымъ продуктомъ, добываемомъ изъ нефти, является легкій бензинъ. Громадное міровое требованіе на легкій бензинъ появилось совершенно неожиданно — всего года 2—3 назадъ — одновременно съ быстрымъ распространеніемъ бензиновыхъ моторовъ. До изобрѣтенія бензиновыхъ моторовъ бензинъ имѣлъ весьма ограниченный сбытъ и поэтому представлялъ изъ себя малоцѣнный продуктъ. Легкіе углеводо-

¹⁾ Брошюра: «Кахетинское нефтяное мѣсторожденіе», стр. 17, изд. 1906 г. Журналъ: Naphia 1901 г., IX. 1.

²⁾ Анализы: Черноморско-Каспійскаго Нефт. Общ. (Ротшильдъ), бр. Нобель, Thompson & Hunter. London E. C.

роды: газолинъ и бензинъ имѣютъ свойство весьма быстро улетучиваться. Такъ какъ еще недавно на нихъ не существовалъ спросъ, то во всѣхъ нефтепромышленныхъ странахъ не принимались мѣры противъ улетучиванія ихъ изъ только-что добытой нефти, которую считали невыгодно хранить въ дорого-стоющей герметической посудѣ.

Первые, которые обратили вниманіе на измѣнившуюся конъюнктуру, это были, конечно, предприимчивые американцы. Сейчасъ же съ предъявляемымъ большимъ спросомъ на бензинъ, они перешли на храненіе сырой нефти въ герметической посудѣ. Такъ какъ такой способъ храненія съ свойственною американцамъ быстротою былъ введенъ почти одновременно на всѣхъ же промыслахъ и такъ какъ американскіе сорта нефти содержатъ въ себѣ большое количество бензина, то имъ удалось даже на первое время наводнить европейскіе рынки своимъ бензиномъ, вслѣдствіе чего цѣны на него упали, но не надолго, такъ какъ, вслѣдствіе быстрого распространенія бензиновыхъ моторовъ во всѣхъ странахъ, въ особенности въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, спросъ на этотъ продуктъ возрастаетъ съ удивительною скоростью.

Въ 1907 году мы уже видимъ, что вывозъ бензина изъ Америки сократился на 40% противъ вывоза въ 1906 году ¹⁾. И это не вслѣдствіе того, что Америка его добывала въ меньшемъ количествѣ, — напротивъ, производство его увеличилось, а потому, что спросъ на бензинъ возросъ много болѣе, чѣмъ увеличилась добыча его. Въ текущемъ году считается, что Америка будетъ добывать бензина около 800.000 тоннъ, изъ которыхъ она сама употребитъ 770.000, такъ что для вывоза остается лишь 30.000 тоннъ. Это громадное внутреннее употребленіе бензина объясняется тѣмъ, что бензиновый моторъ даетъ огромныя преимущества передъ другими двигателями. Въ бензиновый моторъ, являющійся машиною аршина 1½ въ длину, аршинъ въ ширину и ¾ аршина въ вышину, вѣсящая всего нѣсколько пудовъ, даетъ до 30—40 лошадиныхъ силъ. Ясно, какія удобства отъ этого получаются, въ сравненіи съ громаднымъ локомотивомъ, не говоря уже про другія отрасли промышленности, но даже въ сельскомъ хозяйствѣ. Перевозка для молотбы такой машины въ степи, снабженіе ея необходимымъ топливомъ — всего нѣсколько жестянокъ бензина и пр. даетъ ему громадное преимущество передъ другими двигателями. Нечего говорить о бензиновыхъ моторахъ, замѣняющихъ лошадиную и пр. тягу.

Какой громадный переворотъ вызвали бензиновые двигатели за послѣдніе два года во всѣхъ культурныхъ государствахъ, а особенно въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, объ этомъ имѣютъ понятіе лишь очевидцы и специалисты по статистикѣ народнаго хозяйства. Громадный внутренний спросъ сократилъ американскій вывозъ бензина уже до самой ничтожной цифры. Одновременно американцы достигли почти высшей нормы производства бензина, которую они могутъ получать изъ своей громадной нефтяной добычи въ болѣе чѣмъ 1 миллиардъ пудовъ въ годъ (года четыре тому назадъ въ Баку добыто болѣе 600 милліоновъ пудовъ — болѣе чѣмъ всѣ американскія мѣсторожденія вмѣстѣ); эти два обстоятельства послужили причиною, что европейскіе рынки въ настоящее время удовлетворяются почти исключительно бензиномъ, добытымъ на Зондскихъ островахъ — 260 тысячъ тоннъ и въ Румыніи — 110 тысячъ тоннъ. Галиція добываетъ лишь столько бензина, сколько необходимо Австро-Венгріи — въ текущемъ году считаютъ, что она вывезетъ 10 тысячъ тоннъ. Россія вывозила: въ 1906 г. 1.163.000 пудовъ, въ 1907 году 2.242.000 пуд. ²⁾, главнымъ образомъ грозненскаго бензина. Бакинская нефть даетъ въ среднемъ только 2% бензина (Биби-Эйбатская — 5%), Грозненская нефть даетъ много, но преимущественно тяжелаго бензина, такъ называемаго *лигроина*, неудобопримѣнимаго для моторовъ, такъ какъ онъ недостаточно быстро сгораетъ.

Удивительно быстрое завоеваніе всего міра бензиновыми моторами между тѣмъ продолжается. Бензиновый моторъ необходимъ: на сушѣ, на водѣ и даже въ воздухѣ. И вотъ Кахетинская нефть даетъ болѣе 25% бензина этого, въ настоящее время такъ цѣннаго продукта.

Борьба за существованіе двигаетъ всѣ народы, кто отсталъ, тотъ осужденъ на гибель. Задачею государственнаго ума является поддержать свой народъ въ этой борьбѣ вовремя. Въ данномъ случаѣ, въ этомъ отношеніи необходимо дать возможность примѣнять трудъ и капиталъ на разработку втунѣ лежащихъ богатствъ. Если бы Кахетинская желѣзная дорога явилась даже убыточнымъ предпріятіемъ, то все-таки слѣдовало бы ее построить въ виду косвенной пользы, которую она окажетъ государству разработкою самыхъ обширныхъ кавказскихъ мѣсторожденій нефти, а также снабженіемъ Перевальной желѣзной дороги грузами. Но Кахетинская желѣзная дорога является безусловно выгоднымъ предпріятіемъ. Официальными статистическими данными доказано, что она дастъ безусловно хорошій доходъ на акціонерный капиталъ, если даже не считать тѣ 50—100 милліоновъ пудовъ нефти (по нынѣшнимъ цѣнамъ 12½—25 милліоновъ рублей), которые Кахетія можетъ дать ежегодно. — И какая при этомъ нефть — нефть, дающая 25% бензина! Моторный бензинъ стоитъ въ настоящее время въ Тифлисѣ не дешевле 3 руб. 60 коп. пудъ.

Изъ этого видно, что какъ бы ни понизилась цѣна бензина, — что мало вѣроятно при настоящей міровой конъюнктурѣ, всегда кахетинская нефть должна имѣть по крайней мѣрѣ

¹⁾ „Торгово-промышленная Газета“ № 79—1908 г.

²⁾ „Торгово-промышленная Газета“, № 79—1908 г.

стоимость въ три раза дороже, чѣмъ бакинская. Такое громадное качественное преимущество, вызванное большимъ содержаніемъ бензина, даетъ возможность Кахетинскому нефтепромышленнику удовлетворяться самою ничтожною продуктивностью буровой скважины.

Но имѣются также и точныя данныя, что продуктивность кахетинскихъ нефтяныхъ мѣсторожденій не должна уступать лучшимъ другимъ мѣсторожденіямъ.

1) Извѣстно, что простые колодцы давали въ свое время въ Кахетіи до 100 пудовъ нефти въ сутки, т.-е. то же, что давали бакинскіе колодцы вначалѣ эксплуатаціи.

2) По отношеніи Земоходашенскаго нефтянаго мѣсторожденія инженеры барона Гейкинга и А. Ю. Гартмана, при любезномъ содѣйствіи главнаго геолога фирмы Ротшильдъ М-г Lanet, опредѣлили геологически мощность всей формаціи и отдѣльныхъ ея пластовъ. Мощность не уступаетъ Грозненской, изъ отдѣльныхъ пластовъ одинъ не уступаетъ лучшему бакинскому ¹⁾.

3) Также извѣстно, что Кахетинскія нефтяныя мѣсторожденія представляютъ изъ себя широкую нефтяную антиклиналь ²⁾, имѣющую подъ бокомъ съ сѣвера и съ юга простирающіяся широкія синклинали. Нефтяная геологія учитъ насъ, что нефть имѣетъ свойство собираться, вслѣдствіе извѣстнаго процесса, въ высшія точки тектоническаго строя ³⁾. Поэтому вся нефть, съ одной стороны, изъ южнаго, съ другой стороны—съ сѣвернаго крыльевъ синклиналей должна была по залегающимъ пористымъ пластамъ собираться въ антиклиналь. Такъ какъ крылья синклинали весьма просторны, то должно было происходить за много-много тысячъ лѣтъ, подъ сводомъ-покрышкою Кахетинской антиклинали, громадное накопленіе нефти. Доказательствомъ вѣрности этого геологическаго заключенія является практическое наблюденіе за пробуренными скважинами на Илдоканскомъ и Земоходашенскомъ нефтяныхъ промыслахъ. На обоихъ промыслахъ скважины были доведены лишь до такъ называемыхъ газовыхъ горизонтовъ, которые расположены всегда выше нефтяныхъ. Накопленіе углеводородовъ въ газовомъ состояніи было здѣсь такъ велико, что каждый разъ при попыткѣ пройти глубже, газы раздавливали обсадныя трубы. При страшной дороговизнѣ доставки и невозможныхъ путяхъ сообщенія не представлялось возможнымъ доставить на Кахетинскіе промыслы такія тяжелыя приспособленія, каковыми пользуются въ такихъ случаяхъ бакинцы. Вотъ почему не удалось получить такіе грандіозные результаты на кахетинскихъ промыслахъ, какіе въ свое время были достигнуты въ Баку, гдѣ лишь съ большимъ трудомъ и послѣ основательнаго оборудованія появились нефтяныя фонтаны, выбрасывавшіе въ сутки много миллионъ пудовъ нефти. «Да и куда же дѣвать нефть?»—разсуждали владельцы промысловъ,—«вѣдь нѣтъ ни желѣзной дороги, ни моря, ни судоходной рѣки, по которымъ возможно бы было отправить добытую нефть на рынки сбыта. Исторія нефтепромышленности учитъ, что многія фирмы разорились изъ-за грандіозныхъ фонтановъ, причинившихъ громадные убытки сосѣдямъ. А тутъ въ Кахетіи подъ бокомъ виноградники!...».

Громадное накопленіе въ высшихъ горизонтахъ газовыхъ углеводородовъ является доказательствомъ большихъ запасовъ жидкихъ углеводородовъ, т.-е. нефти, въ нижележащихъ горизонтахъ.

Изъ вышеизложеннаго ясно, что въ Кахетіи имѣется все то, что требуется отъ хорошаго мѣсторожденія, т.-е. обширность мѣсторожденій, большое количество нефти въ нѣдрахъ, отличное качество нефти, лучшія экономическія условія—одного нѣтъ—нѣтъ удобнаго, скорого и дешеваго сообщенія съ рынками сбыта ⁴⁾.

И вотъ находятся люди, предлагающіе въ такой странѣ строить узкоколейную желѣзную дорогу, утверждая, что Кахетинская ж. д. имѣетъ лишь мѣстное значеніе.

На нашъ взглядъ Кахетинская желѣзная дорога является магистрално—продолженіемъ будущей Перевальной желѣзной дороги Владикавказъ-Тифлисъ. Все, что Кахетія производитъ въ настоящее время и что она будетъ производить въ будущемъ—Россія ввозитъ въ настоящее время изъ-за границы; это было выше доказано по каждой статьѣ Кахетинскихъ продуктовъ въ отдѣльности. Наоборотъ, все, въ чемъ Кахетія нуждается, привозится

¹⁾ Журналъ «Нефтяное дѣло» 16 ноября 1907 г. № 21.

²⁾ Chemiker Zeitung № 1, 1902.

³⁾ Das Erdöl. Prof. Hans Höfer. 1906.

⁴⁾ Вотъ что объ этомъ пишетъ румынская газета «Revue de Pétrole», 8 Іюня 1908 г. № 11. Весьма пессимистически относясь ко всемъ кавказскимъ мѣсторожденіямъ нефти, извѣстный геологъ инж. А. Stahl пишетъ здѣсь, въ концѣ своей статьи «Le gisements de pétrole de la région du Caucase».

«Les gisements des districts de Tionet, Telav et Signah retiennent davantage l'attention. Les sources se trouvent dans le monts de Cahetie, qui constituent un colossal anticlinal teriaire, parallèle à la direction principale du Caucase. Les dépôts tertiaires ne s'interrompent, que dans les districts de Signah et dans la province d'Elisabethpol, où apparaît le crétacé supérieur. Dans la vallée d'Alazan, les dépôts tertiaires forment un synclinal et s'étendent vers le SE, jusqu'à la presqu'île d'Achéron et à la mer Caspienne. Le couches supérieures du massif des monts de Cahetie sont légèrement aplatis et déplacées; mais les couches inférieures forment un anticlinal large et obtus et recèlent un pétrole excellent, qu'on a découvert à de petits profondeurs. Ces dépôts se manifestent aux environs de Tiflis (où le pétrole provient des grès tendres) et audessus d'eux se trouvent d'épaisses couches de marnes, de calcaires et d'argile. On peut s'attendre à des résultats satisfaisants. Il est bien entendu qu'on ne saurait procéder à des sondages partout où affleure le pétrole sans avoir au préalable étudié sérieusement la géologie de la région».

изъ Россіи черезъ городъ Тифлисъ. Городъ Тифлисъ является въ настоящее время передаточнымъ пунктомъ грузовъ, поступающихъ изъ Кахетіи въ Россію, и наоборотъ. Но нельзя же предполагать, что это всегда такъ и останется. Авторъ брошюры пишетъ по этому поводу слѣдующее: «Въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ можетъ возникнуть вопросъ о переходѣ отъ узкоколейной дороги къ дорогѣ нормальной колеи. Обстоятельствомъ это совершенно необходимо имѣть въ виду при составленіи проекта дороги... и т. д.».

Ранѣе чѣмъ разсматривать вопросъ о направленіи, которое слѣдуетъ дать Кахетинской ж. д., мы должны констатировать слѣдующіе факты:

1) Всѣми признана необходимость дать такому благодатному краю, какимъ является Кахетія, желѣзнодорожное сообщеніе.

2) Комиссія о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, разсматривавшая этотъ вопросъ въ засѣданіи 21 января 1901 года, единогласно, совместно съ представителемъ Главназначствующаго, высказалась за сѣверное направленіе.

3) Концессія, данная инженеру Симбергу и пр. не могла быть осуществлена вслѣдствіе того, что въ ней не была предусмотрена Правительственная гарантія облигаціоннаго капитала.

4) Затянувшимся, благодаря этому, положеніемъ воспользовались сторонники южнаго направленія, являющіеся представителями узкихъ мѣстныхъ интересовъ, чтобы поднять широкую пропаганду въ пользу южнаго направленія (дворянскаго). Эта пропаганда выразилась: а) въ постановленіяхъ дворянскихъ собраній и обращеніи отъ имени таковыхъ къ Намѣстнику ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА; б) въ лекціяхъ, прочитанныхъ въ общественныхъ собраніяхъ, и в) въ цѣломъ рядѣ статей мѣстной армянской и грузинской прессы. Такая широкая пропаганда не могла не оказать сильное давленіе на мѣстное правительство.

Въ засѣданіи комиссіи, созванной Намѣстникомъ въ г. Тифлисъ, для разсмотрѣнія вопроса о Кахетинской ж. д. представители правительства весьма слабо защищали избранное въ свое время правительствомъ сѣверное направленіе. Одержали верхъ общественные представители, которые высказались за южное направленіе.

Послѣ этого Намѣстникъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА сталъ протектировать южное направленіе, въ противоположность своему предшественнику и единогласному постановленію Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 21 января 1900 года.

Послѣдствіемъ этого явилось: отказъ со стороны Министра Финансовъ инженеру Симбергу и пр. въ правительственной гарантіи облигаціоннаго капитала этой дороги, мотивированный тѣмъ, что Кахетинская желѣзная дорога имѣетъ лишь мѣстное, а не государственное-экономическое значеніе.

На нашъ взглядъ, именно къ такому рѣшенію должно было повести неправильная постановка даннаго вопроса.

Дѣйствительно, южное (дворянское) направленіе имѣетъ лишь мѣстное значеніе и защитники его вполнѣ правильно разсуждаютъ, что этому мѣстному значенію удовлетворила бы узкоколейная желѣзная дорога. Это получается вотъ почему:

Южное направленіе, беря свое начало со ст. Нафтлугъ (являющимся въ настоящее время уже предметомъ разрастающагося города Тифлиса), идетъ сначала верстѣ 50 по мѣстности, находящейся въ сферѣ Закавказской ж. д. Далѣе (за дер. Сагареджо) она идетъ по безводной пустынѣ, и только миновавъ переваль (Чалаубанскій, либо Прасіанскій), вступаетъ въ богатую Алазанскую долину. Не касаясь того, что громадное, и по настоящее время пустынное безводное пространство, принадлежащее въ значительной своей части нѣкоторымъ владѣтельнымъ дворянскимъ семьямъ, можетъ, въ скоромъ или нескоромъ времени быть снабжено искусственнымъ орошеніемъ водою рѣки Іоры, желѣзная дорога проходя, въ настоящее время по этому южному участку, можетъ только дать грузы изъ д. Марткоби и Сагареджо. Такъ какъ эта мѣстность и теперь снабжена отличными почтовыми дорогами и находится въ разстояніи 50 верстъ отъ г. Тифлиса, то грузы, которые могутъ отсюда получаться, имѣются тамъ уже и теперь на лицо. Районъ этотъ является какъ бы пригородною мѣстностью г. Тифлиса. Грузы скоропортящіеся посылаются въ городъ на дилижансахъ. Главными поставщиками такихъ грузовъ являются три маленькія нѣмецкія колоніи: Маріенфельдъ, Петерсдорфъ и Фрейденталь. Грузы эти заключаются въ овощахъ, маслѣ, сметанѣ и пр., главнымъ же образомъ въ винѣ; русская колонія Николаевка доставляетъ въ городъ сѣно. Вотъ главные грузы этого участка. Громадныя грузинскія деревни почти ничего не производятъ, за исключеніемъ вина; онѣ скорѣе являются покупателями товаровъ города, покрывая дефицитъ своего бюджета заработками. Татары деревни Муганло являются поставщиками убойнаго скота, котораго, при такомъ короткомъ разстояніи, никогда не повезутъ желѣзною дорогою.

Городъ Тифлисъ, испытывая годъ отъ года все большее вздорожаніе продуктовъ питания, заинтересованъ въ удобномъ, скоромъ и дешевомъ сообщеніи съ мѣстами производствъ таковыхъ. Безусловно съ постройкою желѣзной дороги производительность мѣстности, находящейся между Тифлисомъ и Сагареджо, сильно подымется. Удобство новаго пути побудитъ



предпринимчивый городской элемент покупать, либо арендовать у настоящих инертных владельцев эти богатые земли, что поведет к такой производительности этих земель, каковую мы наблюдаем на землях вышеупомянутых трех немецких колоний, где все колонисты живут так богато, как очень и очень мало грузинских помещиков. При таких экономических условиях, принимая во внимание, что до Нафтлуга уже доходит городской электрический трамвай, конечно, самым удобным сообщением для этого пригородного участка явилась бы безусловно узкоколейная железная дорога, имеющая одну колею с трамваем, что даст возможность грузам без перегрузки доходить до центра города к самым рынкам. Эта местная нужда, которая, однако, весьма чувствительна всем Тифлиским жителям, запутала вопрос о направлении Кахетинской железной дороги.

Из вышеизложенного ясно, что защитники южного (дворянского) направления смешивают два совершенно разных вопроса, соединяя их в один. Выставляя местные нужды города Тифлиса и его пригородного района, они смешивают эти интересы с интересами Кахетии. Между тем интересы последней совершенно не согласуются с проектированным южным направлением.

Выше перечисляя все продукты производства Кахетии, мы доказали, что для них являются рынком сбыта российские губернии и что Кахетии недостает удобного сообщения с Россией для снабжения ее продуктами своей (в том числе и Сев. Кавказских губерний) сельской и обрабатывающей промышленности. Ведь ничего, в чем нуждается Кахетия, не производится ни Закавказскими губерниями, ни городом Тифлисом, которые не только сами не вывозят эти продукты в Россию, но даже нуждаются так же, как и Кахетия, в устройстве кратчайшего сообщения с Россией. Как известно, для всего Закавказья, в том числе в отдельности для города Тифлиса, является самым густым, не допускающим отсрочки, вопрос об устройстве прямого железнодорожного сообщения с Россией.

Для того, чтобы соединить отрезанную окраину с центром, было предложено несколько направлений, из которых самое кратчайшее есть соединение Владикавказской железной дороги со ст. Авчалы Закавказской ж. д.

В настоящее время все авторитеты признают, что единственным правильным решением вопроса о соединении Закавказья с Россией является направление через Архотский перевал, не выяснены лишь детали. Эти детали заключаются в том, каким образом наиболее будет подойти от Владикавказской ж. д. в долину р. Ассы. Что же касается южной части Перевальной дороги, от Архотского перевала, по реке Арагве до ст. Авчалы, то по этому участку разногласий не существует. По отношению прямого соединения Кахетинской ж. д. с общей сетью русских железных дорог, имеет значение лишь этот участок будущей Перевальной дороги. Будет ли впоследствии установлено дополнительными изысканиями, что наиболее будет вести Перевальную дорогу из долины Арагвы тем или другим путем до г. Владикавказа или до ст. Карабулаха (Владикавказской ж. д.) это не имеет никакого значения по отношению к точке прикосновения Кахетинской ж. д. к Перевальной в долине Арагвы. Следовательно, первый участок Кахетинской ж. д. должен со ст. Авчалы совпадать с будущей Перевальной дорогой, причем, конечно, желательно, чтобы эта точка соприкосновения двух дорог была бы выдвинута по возможности дальше на север. Проекцией по односторонней карте точка эта определена у ст. Душет Перевальной ж. д. на расстоянии 36—34 вер. от ст. Тифлиса. Такая постановка вопроса является единственно правильной.

- 1) Она соответствует общему плану постройки российской железнодорожной сети.
- 2) Она возлагает постройку первого участка весьма дорогой по своей поперечной стоимости Перевальной дороги на Кахетинскую железную дорогу.
- 3) Она ускорит разрешение вопроса столь необходимой постройки Перевальной железной дороги.
- 4) Она соотносится с экономическими условиями существующего и с устройством железнодорожного сообщения, многократно возрастающего товарообмена между Россией и Кахетией (последнее было выше подробно разъяснено при рассмотрении продуктов Кахетинского ввоза и вывоза).

5) Она соотносится с положением необходимости снабжать будущую Перевальную дорогу грузами Кахетии и Закатальского округа, так необходимыми для правильной постановки доходности этой первоклассной в политическом, стратегическом и экономическом смыслах магистрали.

Последствием такой единственной правильной постановки вопроса является необходимость постройки Кахетинской железной дороги по северному направлению, что впоследствии с постройкой Перевальной железной дороги даст новый железнодорожный узел, севернее города Тифлиса, на точке соприкосновения Кахетинской с Перевальной ж. д. Грузы товарообмена между Россией и Алазанской долиной пойдут непосредственно через этот узел, не прикасаясь к станциям ни Тифлиса, ни Нафтлуга, ни Авчалы и так

уже и теперь перегруженными, почему открытіе движенія Перевальной и Кахетинской ж. д. потребовали бы громадныхъ затратъ для ихъ расширенія.

Съ другой стороны получается, благодаря тому, что Кахетинскіе грузы пойдутъ непосредственно въ Россію, облегченіе для южнаго участка Перевальной дороги (отъ новаго желѣзнодорожнаго узла до ст. Авчалы), что дастъ возможность ему справиться съ грузами Кахетинской желѣзной дороги, направляемыми изъ Кахетіи въ г. Тифлисъ и въ порты Поти и Батумъ. По этому направленію пойдутъ главнымъ образомъ лѣсные грузы разнаго наименованія, Тіонетскаго уѣзда.

Вышесказанное встрѣтитъ безусловно возраженія со стороны лицъ, привыкшихъ думать только о сегодняшнемъ днѣ и не сообразующихся съ планомѣрнымъ разрѣшеніемъ желѣзнодорожнаго строительства. Возраженія будутъ заключаться въ слѣдующемъ: «Помилюйте, когда еще начнутъ строить Перевальную дорогу и когда еще откроется по ней движеніе, вѣдь это можетъ быть и черезъ 10 лѣтъ, а можетъ быть и болѣе». Явятся и формалисты, которые скажутъ: «Направленіе Перевальной дороги еще окончательно не установлено, почему намъ нельзя касаться этого вопроса при разсмотрѣніи вопроса о Кахетинской ж. д.». Если съ этихъ точекъ зрѣнія разсматривать вопросъ, то, конечно, могутъ прійти къ выводамъ, глубоко невѣрнымъ. Результатъ отъ этого можетъ получиться такой, каковой государство уже часто испытывало во многомъ, — въ особенности въ желѣзнодорожномъ строительствѣ, а именно: придется впослѣдствіи все, что построено — перестроить. Вѣдь къ этому заключенію приходитъ и авторъ указанной брошюры, гдѣ на стр. 21, говорится: «строить надо узкоколейную, но ее безусловно придется перестроить современемъ въ ширококолейную» (курсивъ автора сей записки). Неужели нѣтъ другого исхода изъ даннаго положенія, чтобы избѣгать «строить и перестроить». Къ счастью, такой выходъ имѣется: его цитируетъ самъ авторъ въ своей брошюрѣ (стр. 7): это продолженіе Кахетинской дороги далѣе на востокъ, отъ Сакобо черезъ Закаталы на Евлахъ и даже восточнѣе этой станціи Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, что въ свое время въ засѣданіи 21 января 1900 года категорически требовалъ представитель Главноначальствующаго гражд. частью на Кавказѣ Д. Ст. Сов. Сандрыгаило и на что согласились тогда кн. Н. Д. Чавчавадзе и инженеръ К. Н. Симбергъ.

«Осуществленіе соединенія Кахетіи съ Закавказскими желѣзными дорогами въ такомъ видѣ» (т.-е. до Евлахъ), пишетъ указанный авторъ ¹⁾, «по мнѣнію авторовъ этого варіанта, могло бы привести: 1) къ обслуживанію однимъ общимъ желѣзнодорожнымъ путемъ нѣсколькихъ отдѣльныхъ богатыхъ районовъ, расположенныхъ въ этомъ направленіи; 2) всему обслуживаемому предполагаемой дорогой району былъ бы данъ прямой выходъ въ Баку (и что главное, пока нѣтъ Перевальной дороги, выходъ въ Россію, каковая нуждается въ продуктахъ Кахетіи; курсивъ автора сей записки). Въ случаѣ осуществленія Перевальной дороги Архотскаго или Буслачирскаго направленія, можно было бы создать второе, значительно болѣе короткое сообщеніе Кахетіи съ внутренними губерніями, сооруженіемъ участка сѣвернаго ея варіанта отъ Ахметы до конца спуска къ Перевальной дорогѣ, въ долину рѣки Арагвы». На нашъ взглядъ высказанное здѣсь является, въ общемъ, вполне правильнымъ пониманіемъ даннаго вопроса. Авторами этого направленія одно только не сказано о необходимости соединить Кахетію съ Россіей, потому что во всемъ, что производитъ Кахетія, нуждается Россія, и наоборотъ. Но въ общемъ взглядъ этихъ анонимныхъ авторовъ безусловно правиленъ. Мы только расходимся съ ними въ томъ, что полагаемъ, что Кахетинскую дорогу необходимо начинать строить съ долины Арагвы, т.-е. съ Запада, а они говорятъ съ востока, со ст. Евлаха и даже восточнѣе ея, куда мы и собираемся со временемъ ее продолжить.

Инженеръ Вурцель не соглашается съ этими анонимными авторами, онъ приводитъ противъ ихъ мнѣнія слѣдующее:

«Кахетія имѣетъ установленное вѣками тяготѣніе къ Тифлису, вывозъ же изъ Кахетіи непосредственно во внутреннія губерніи совершенно ничтоженъ и съ осуществленіемъ предполагаемаго сообщенія Кахетіи съ Евлахомъ въ ближайшія десятилѣтія существенно развиться не можетъ, такъ какъ для этого, въ самой Кахетіи, потребовались бы огромныя затраты на возникновеніе въполнѣ самостоятельныхъ крупныхъ центровъ». Въ дальнѣйшемъ (стр. 8) авторъ старается доказать, что все свое счастье Кахетія можетъ только ожидать на первое время отъ города Тифлиса и только съ постройкою Перевальной дороги можно ожидать экономическаго переворота, который приведетъ къ тому, что Кахетія болѣе не будетъ нуждаться въ содѣйствіи такого промежуточнаго центра, какъ Тифлисъ. «При этомъ грузы Кахетіи дальняго экспорта направились бы, однако, опять же не въ сторону Баку, а на Перевальную дорогу».

Мы согласны съ тѣмъ, что Кахетія имѣетъ въ настоящее время тяготѣніе къ Тифлису, — вѣдь Тифлисъ является ближайшею желѣзнодорожною станціею, поэтому мы и предлагаемъ строить Кахетинскую желѣзную дорогу со ст. Авчалы, а не со ст. Евлахъ. Съ тѣмъ же, что Кахетія въ теченіе ближайшихъ десятилѣтій останется въ полной зависимости отъ города Тифлиса, мы согласиться не можемъ не только потому, что гораздо желательнѣе

было бы, въ цѣляхъ объединенія, зависимость Кахетіи отъ Россіи, но и потому, что экономическій законъ насъ учить, что товарообмѣнъ старается всегда выбирать самый дешевый путь. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что если Кахетинская желѣзная дорога будетъ продолжена до Евлаха, то всѣ грузы Кахетіи, имѣющіе сбытъ въ Россію, пойдутъ туда, пока нѣтъ Перевальной дороги, кружнымъ путемъ: черезъ Баладжары и не пойдутъ туда черезъ Тифлисъ. Что съ постройкою Перевальной дороги, всѣ грузы, начиная отъ Нухинскаго района (ст. Евлаха) до Арагвинскаго пойдутъ съ Кахетинской желѣзной дороги не по кружной (Евлахъ—Баладжары—Петровскъ—Бесланъ), а по Перевальной, въ этомъ мы совершенно согласны съ авторомъ.

Такимъ образомъ мы въ основахъ сходимся, какъ съ мнѣніями автора, такъ и съ цитированнымъ имъ мнѣніемъ анонимныхъ авторовъ проекта соединенія Евлаха съ Кахетіею.

Въ отдѣльности же съ послѣдними расходимся, соглашаясь въ принципѣ съ инженеромъ Вурцелемъ, что на первое время долженъ быть Тифлисъ соединенъ съ Кахетіею, почему Кахетинская желѣзная дорога должна брать начало съ Тифлиса и постепенно быть достроена до Евлаха. Соглашаясь такимъ образомъ принципиально съ инженеромъ Вурцелемъ о нѣкоторомъ временномъ значеніи г. Тифлиса для Кахетіи, мы однако, далеки отъ мысли, что это временное значеніе можетъ имѣть мѣсто въ продолженіи еще десятковъ лѣтъ, послѣ открытія Кахетинской желѣзной дороги. По нашему мнѣнію, это значеніе города Тифлиса можетъ продолжиться лишь до того момента, когда Кахетинская желѣзная дорога примкнетъ къ Закавказской желѣзной дорогѣ по близости Евлаха, или когда будетъ открыто движеніе по Перевальной дорогѣ. Если инженеръ Вурцель соглашается съ послѣднимъ, то намъ непонятно, почему онъ возражаетъ противъ перваго. Въ вышеизложенномъ мы доказали, что все, что Кахетія производитъ покупаетъ Россія, преимущественно даже изъ-за границы. Если, имѣя только гужевое сообщеніе съ Тифлисомъ, Кахетія эти произведенія уже вывозитъ въ Россію, то естественно, что, получая желѣзнодорожное сообщеніе Кахетія будетъ вывозить на много больше такихъ товаровъ въ Россію. Что эти товары въ непродолжительномъ времени составятъ очень и очень большое количество, далеко превышающее тѣ 9 милліоновъ, которые агрономъ Пираловъ вычислилъ для южнаго направленія и тѣ 13 милліоновъ пудовъ, которые мы считаемъ на первое время, для сѣвернаго направленія, въ этомъ нѣтъ никакого сомнѣнія. Съ этимъ считается и инженеръ Вурцель: онъ считалъ, что предлагаемая имъ постройка узкоколейной желѣзной дороги; въ состояніи будетъ перевозить болѣе 25 милліоновъ пудовъ (стр. 20); на стр. 21 онъ пишетъ, что необходимо считаться съ тѣмъ, что придется ее перестроить въ ширококолейную. Что же касается значенія города Тифлиса, то мы позволимъ себѣ спросить: развѣ Тифлисъ въ состояніи консумировать 2.2 милліона ведеръ вина, 720.000 пудовъ фруктовъ, 61.500 пуд. шерсти, 10.000 пуд. шелку, и т. д. Ясно, что нѣтъ. Зачѣмъ же заставлять эти произведенія проходить лишній путь до Тифлиса и такимъ образомъ искусственно подымая ихъ цѣнность, затруднять рыночный сбытъ? Съ такими накладными расходами можно мириться еще короткое время, какъ мы это предлагаемъ, по доведеніи Кахетинской линіи до Евлаха, что потребуетъ года четыре времени, но сторонники южнаго варіанта хотятъ ихъ установить на вѣчное время, предлагая строить Кахетинскую желѣзную дорогу по своему направленію. Сознаютъ ли они, что этимъ отдають Кахетію въ закрѣпощеніе на вѣчныя времена: кулачеству, лукавству, допускающему всякій обманъ¹⁾. Вытѣснить и прекратить это ненормальное положеніе возможно только устройствомъ прямого выхода грузовъ въ Россію независимаго отъ города Тифлиса.

Сторонники южнаго варіанта, защищая направленіе черезъ Прассіанскій перевалъ, предлагаютъ строить желѣзную дорогу, которая на разстояніи первыхъ 135 верстъ, т.-е. отъ Нафтлуга до Сакобо, почти не будетъ имѣть грузовъ. Зачѣмъ строить такую дорогу — намъ совершенно непонятно. Зачѣмъ заставлять грузы Телавскаго, Сигнахскаго уѣздовъ и Закатальскаго округа итти въ Тифлисъ и оттуда уже въ Россію, когда есть возможность пока нѣтъ Перевальной дороги, дать имъ выходъ въ Россію доведеніемъ Кахетинской желѣзной дороги до ст. Евлаха (или вѣрнѣе, восточнѣе Евлаха). Зачѣмъ заставлять эти грузы проходить 135 верстъ на западъ и потомъ опять столько же верстъ на востокъ, въ совокупности, слѣдовательно, сдѣлать лишнихъ 270 верстъ,—это по отношенію Телавскихъ грузовъ, по отношенію же грузовъ части Сигнахскаго уѣзда и всего Закатальскаго округа, выйдетъ еще много больше. Зачѣмъ налагать еще либо на эти грузы, либо на государственное казначейство совершенно лишній расходъ постройки и перестройки желѣзной дороги, когда безъ всего этого можно обойтись.

Кахетинская желѣзная дорога является первымъ участкомъ будущей второй Закавказской магистрали, которая должна примкнуть на Западѣ къ Перевальной желѣзной дорогѣ, на востокѣ къ Закавказской желѣзной дорогѣ, восточнѣе ст. Евлаха. Проходя по весьма густо населенной, исключительно богато отъ природы одаренной мѣстности, производящей, съ одной стороны, все то, въ чемъ Россія нуждается, какъ-то: южные фрукты, вино, рисъ, табакъ, хлопокъ, шерсть, шелкъ и пр., а также разныя горныя богатства, въ томъ числѣ

¹⁾ «Причины неурядицъ на Кавказѣ», Теодора Гершельмана. 1908 г.

нефть — съ другой стороны, нуждающейся въ продуктахъ производства русской сельской и обрабатывающей промышленности, какъ-то: хлѣбъ, мануфактурныя произведенія, желѣзо, машины, сахаръ, колоніальные товары, разные издѣлія и пр. пр., предвидится ясно, что эта магистраль вызоветъ громадный товарообмѣнъ между внутренними губерніями Россіи и этой богатѣйшей мѣстностью Закавказья.

Этотъ товарообмѣнъ сначала, пока нѣтъ Перевальной дороги пойдетъ окружнымъ путемъ черезъ Баладжары. Съ открытіемъ движенія по Перевальной желѣзной дорогѣ, онъ пойдетъ прямымъ путемъ по Перевальной дорогѣ, доставляя таковой необходимыя ей грузы. Располагая массой грузовъ въ обѣ стороны, Кахетинская магистраль будетъ безусловно одною изъ доходнѣйшихъ дорогъ Россійской Имперіи.

Мѣстные интересы Тифлиса и прилегающаго къ нему района могутъ быть удовлетворены желѣзною дорогою, имѣющую одну колею съ городскимъ трамваемъ, доведенной на первое время до д. Сартачалы, а впоследствии до д. Сагареджо.

Техническія и геологическія данныя.

Въ послѣднее время приверженцы южнаго направленія стали распространять слухъ, что Кахетинскую ж. д. строить по сѣверному направленію либо невозможно, либо это сопряжено съ громаднѣйшими расходами. Въ указанной брошюрѣ пишется между прочимъ: «произведенная по распоряженію Намѣстника ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА на Кавказѣ въ текущемъ году провѣрка высоты переваловъ, приведенная на продольномъ профилѣ предпринимателей, показала, что дѣйствительная высота Укугмартскаго перевала на 35 саж. болѣе показанной предпринимателями. Поэтому и безъ того чрезвычайно трудныя въ топографическомъ отношеніи условія постройки дороги сѣвернаго варіанта должны оказаться еще несравненно болѣе трудными. На ряду съ этимъ и имѣющіяся въ округѣ Путей Сообщенія данныя о свойствахъ грунтовъ и данныя, добытыя при упомянутой выше провѣркѣ, свидѣтельствуютъ, что сооруженіе дороги по варіанту сѣвернаго направленія представило бы чрезвычайныя трудности».

Къ сожалѣнію Комиссія не считала нужнымъ потребовать отъ меня соотвѣтственныхъ данныхъ относительно спроектированнаго мною сѣвернаго направленія Кахетинской ж. д., вслѣдствіе чего отзывъ объ указанномъ направленіи дороги не вполне соотвѣтствуетъ положенію дѣла, что и понятно, если принять во вниманіе пятидневный срокъ для объѣзда на лошадяхъ и изслѣдованія всего протяженія дороги. Относительно отмѣтки Укугмартскаго перевала, могу сообщить что изъ моихъ депешъ на имя Намѣстника ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА въ октябрѣ 1907 года Комиссія могла убѣдиться, въ томъ что отмѣтка эта была опредѣлена нивелировкой перевала правильно.

Что касается топографическихъ условій, то таковыя по южному направленію также не изъ легкихъ, если при проведеніи дороги по перевалу пришлось прибѣгать къ кривымъ радіуса 70-80 саж.

Въ геологическомъ отношеніи оба варіанта находятся въ одинаковыхъ условіяхъ. Почва нагорныхъ частей разсматриваемаго района складывается изъ породъ Нижняго Міоцена (Олигоцена), верхняго Эоцена и отчасти Сарматскаго отдѣла третичной системы. Горныя породы въ обоихъ случаяхъ тоже общія и состоятъ изъ слѣдующихъ породъ: 1) известковыхъ и рухляковыхъ песчаниковъ; 2) известняковъ; 3) мергеля; 4) глинистыхъ песчаниковъ; 5) кварцевыхъ песчаниковъ; 6) брекчій и конгломератовъ, и 7) сланцевыхъ глинъ. Изъ указанныхъ породъ подъ № 1-4 должны быть отнесены къ плотнымъ и подъ № 5-6 къ крѣпкимъ породамъ, № 7, въ чистомъ видѣ онѣ неизвѣстны, сопровождаются жевлаками и кусками волокнистаго гипса, нѣсколько кремнисты часто охристы, и при всемъ томъ, *самостоятельно* нигдѣ не выступаютъ, причемъ пласты малой мощности, изломаны и переслаиваются съ пластами породъ подъ № 1, 3 и 4. Почва низменныхъ площадей, т.-е. равнина Алазани, Юры, Тіонетской и Эрцо, слагается изъ осадочныхъ отложеній Послѣ—третичной формации, а именно: изъ толщъ конгломерата и лѣсса. Лѣссъ никогда не залегаетъ непосредственно на размытыхъ частяхъ подлежащихъ коренныхъ породъ, а отдѣляется отъ послѣднихъ мощными отложеніями конгломерата.

Глубина подпочвенныхъ водъ находится въ зависимости отъ мощности лѣсса и встрѣчается только въ конгломератахъ, въ лѣссахъ же никогда, причемъ, находящаяся подъ ними, вода должна быть разсматриваема исключительно какъ подпочвенная влага, и благодаря тому, что вода легко циркулируетъ вверхъ, какъ это имѣетъ мѣсто во время засухи, она нигдѣ не подмываетъ лѣссовую толщу.

Характерная особенность лѣсса этихъ долинъ вполне тождественна съ лѣсовидными отложеніями другихъ Кавказскихъ площадей и рѣчныхъ долинъ, по которымъ проложено полотно желѣзныхъ дорогъ. Такъ, Закавказская желѣзная дорога во многихъ мѣстахъ прорѣзываетъ лѣсовидныя площади долины рѣки Куры и другихъ ея притоковъ. Равнымъ образомъ, желѣзная дорога Баку-Дербентъ-Петровскъ также проходитъ по мѣстамъ, занятымъ лѣсовидными отложеніями.

Конгломератъ занимаетъ громадную площадь и достигаетъ значительной мощности въ предѣлахъ отъ 2 до 18 сажени и болѣе. Мѣстами онъ очень плотенъ, крѣпокъ, и мѣстами

нѣсколько слабѣ. И всегда залегаетъ подѣ слоемъ лесса. Состоитъ она изъ валуновъ и известняка, песчаника, кремнистаго сланца и другихъ кристаллическихъ породъ, діабазы, андезита и т. д. Размѣры этихъ валуновъ колеблются отъ мелкаго орѣха до 0,5 фута въ діаметрѣ. Конгломераты въ свою очередь залегаютъ на мощныхъ и прочныхъ толщахъ песчаниковъ.

Что касается трудностей постройки, то это понятіе относительное и находится въ зависимости не только отъ топографіи мѣстности, но и отъ свойства грунтовъ, которые по обоимъ вариантамъ состоятъ изъ вышеуказанныхъ прочныхъ породъ, не требующихъ какихъ-либо особенныхъ мѣръ для ихъ выработки.

О нахожденіи въ этой мѣстности пливуновъ или другихъ неустойчивыхъ породъ въ литературѣ геологіи Кавказа не упоминается и на мѣстѣ ихъ не имѣется. Кромѣ того, въ гористой мѣстности, гдѣ пласты переломаны, сброшены, и среди которыхъ преобладаетъ складчатость, пливунамъ нѣтъ мѣста. Потому, разъ нѣтъ пливуна, нѣтъ и вредной подпочвенной воды. Равнымъ образомъ, присутствіе Понтического яруса нигдѣ не доказано. При всемъ томъ, понятіе объ этомъ ярусѣ, слишкомъ широкое и не установившееся. Подѣ понтическимъ ярусомъ разумѣются и известняки одесскихъ каменноломенъ. На склонахъ оврага, пересекающаго мѣстечко Гомборы, по дорогѣ черезъ перевалъ Саимтеріо на перевалѣ и въ оврагахъ, вслѣдствіе восходящихъ ключей, встрѣчаются мѣстами, въ слабой степени выраженные, обвалы и оползни почвы. Это и есть единственное мѣсто, упоминаемое въ литературѣ относительно обваловъ и оползней и далеко отстоящее отъ Сѣвернаго направленія Кахетинской желѣзной дороги.

Оползни и обвалы явленіе нерѣдкое, особенно въ породахъ гдѣ подпочва глинистая, на перевалахъ же Укугмрти и Дидъ-Марелись подпочва толстослоистый песчаникъ, вслѣдствіе чего опасаться тамъ указанныхъ явленій въ грандіозныхъ или въ значительныхъ размѣрахъ нѣтъ основаній. При оползняхъ склоны горъ не могутъ имѣть округленныхъ формъ и не покрыты сплошными вѣковыми лѣсами. Данныя Кавказскаго Округа М. П. С. мнѣ неизвѣстны, но нѣтъ ничего удивительнаго, что случаются обвалы откосовъ, во-первыхъ вслѣдствіе неправильной обработкѣ откосовъ, которая замѣчается уже при проѣздѣ по дорогамъ, а во-вторыхъ отводъ воды въ большинствѣ случаевъ весьма неудовлетворительный.

Вариантъ Сѣвернаго направленія Кахетинской жел. дор.

Въ виду того, что въ Кахетіи существуютъ такія отрасли добывающей и обрабатывающей промышленности, которыя занимаютъ первое мѣсто на всемъ пространствѣ обширной Россійской Имперіи, мною составленъ вариантъ Сѣвернаго направленія Кахетинской ж. д.

Этимъ вариантомъ достигается то, что полотно Перевальной и Кахетинской ж. д., на протяженіи 34-36 верстъ, (т.-е. 23% всего протяженія Перевальной ж. д.) отъ ст. Тифлиса спроектировано общее, что, понятно, должно имѣть вліяніе на стоимость постройки означенныхъ дорогъ. Кромѣ того, во время постройки южной части Перевальной дороги должно получиться значительное сбереженіе по устройству разныхъ подъѣздныхъ путей и дорогъ, что удешевляетъ стоимость перевозокъ строительныхъ грузовъ и матеріаловъ.

Этимъ вариантомъ достигается по постройкѣ Перевальной дороги прямой выходъ грузамъ Кахетіи и Закаталы въ Европейскую Россію и, слѣдовательно, правильный товарообмѣнъ, что для экономической жизни края весьма существенно, какъ это выше подробно разяснено.

Какъ этимъ вариантомъ, такъ и сѣвернымъ направленіемъ Кахетинской желѣзной дороги, достигается возможность продолжить указанную дорогу черезъ Евлахъ или другую ст. Закавказской ж. д., далѣе до города Хаджентъ (Шуши) и до Персидской границы, вслѣдствіе чего получится на Закавказьѣ правильная сѣть ж. д., въ связи съ Перевальной жел. дор., что весьма важно во всѣхъ отношеніяхъ.

Направленіе этого варианта слѣдующее; какъ выше указано, онъ спроектированъ по проекту линій Перевальной желѣзной дороги, съ общимъ полотномъ на протяженіи 36 верстъ отъ Тифлиса по Буслачарскому варианту, и 34 вер. по Архотскому варианту до ст. Душетъ. Далѣе линія по Буслачарскому варианту проходитъ по лѣвому берегу Арагвы, между тѣмъ, какъ по Архотскому, полотно спроектировано на правомъ берегу, вслѣдствіе чего мостъ черезъ рѣку Арагву, который предположенъ выше ст. Душетъ для дальнѣйшаго направленія Перевальной ж. д. по Пшавской Арагвы, придется перенести для избѣжаній постройки лишняго моста для соединеній Кахетинскаго варианта съ Перевальной жел. дор. Въ прочемъ, не вижу никакихъ причинъ, препятствующихъ постройкѣ Архотскаго варианта по лѣвому берегу Арагвы. Отмѣтка соединенія обѣихъ дорогъ принята 325 с.

Отъ точки соединенія съ Перевальной ж. д. линія проходитъ мимо села Булачаури, вдоль лѣваго берега рѣки Арагвы, войдя въ долину рѣки Цирдомеихеви, пересекаетъ ея крутые берега тоннелемъ длиною 710 саж., на 6-ой вер. Выходя изъ указаннаго ущелья, линія, идя вдоль рѣки Арагвы на С.-В., огибаетъ высоту 574,6 с.; и далѣе направляется въ ущелье рѣки Хеврилахеви, проходя по склонамъ горы Долиша (перевалъ между рр.

Горою и Арагвою), по направлению на С.-В. Перевалив эту гору при отъезде 635 саж., у села Пудзари линия проходит по восточному склону перевала, направляясь к Ю.-В., в долину рѣки Куено, притокъ рѣки Лоры. Далее направляясь по правому берегу указанной рѣки, линия входит в долину р. Темерхеви (второй притокъ рѣки Куено съ юга), и огибая вершину Чринтаури попадает в долину рѣки Лоры, проходя ея мостом, отпертеміемъ 10 саж. (2 1/2, вер. южнее города Понетъ). Слѣдующе далее къ югу, в лѣвому берегу р. Лоры, на протяженіи 2 1/2, вер. линия соединится на 49 вер. отъ ст. Душетъ съ прежнимъ направлениемъ Сѣвернаго варианта Кахетинской ж. д., у ст. Укутмари (71 вер.), и перехода того же названія перевалъ, направляясь по старому варианту, въ Алазанскую долину до ст. Савобо (Сигнахъ) на 169 вер.

Вариантъ этотъ проходитъ близъ сел. Балазаури, Мамукистъ-Кари, Сацховата, Джавахи, Гаркулантъ-Кари, Тсалантъ-Кари, Варда, Теекантъ-Кари, Долоша, Бодави, Пудзари. На спускѣ къ долинѣ рѣки Лоры, по долинѣ рѣки Куено, расположены селенія слѣдующія: Угукламъ Тутуреби, — по лѣвъ гороль Понетъ, селеніе Жебота, Забнаръ-Сопели, Ахалъ-Теки, Можлоани, Багоши-Джало.

Вся длина варианта отъ ст. Душетъ до соединенія со ст. Укутмари, на 71 верстѣ Сѣвернаго направленія опредѣлилась въ 49 вер., а вся длина Кахетинской желѣз. дороги по этому варианту, считая протяженіе общей части Перевальной ж. д. въ 35 в., то получается: $(35 + 13) + 49 + (169 - 71) = 169$ вер., т. е. то же, что прежнее сѣверное направленіе.

Этотъ вариантъ составленъ мною для доказательства, что начальная часть Сѣверной Кахетинской ж. д. можетъ быть построена по проекту Перевальной ж. д., захватывая 23%, протяженія послѣдней.

Изъ всего вышеприведеннаго усматривается, что Сѣвернаго направленія Кахетинской желѣзной дороги, уже одобренныя однажды подѣлствомъ Комиссіею, по журналу отъ 21/1 1900 года, и теперь должно быть признано, какъ единственно возможная дорога въ Кахетіи, въ виду того, что она не только удовлетворяетъ нуждамъ мѣстной населенія края и Кавказа, но имѣетъ въ связи съ Перевальной желѣзнодорожной, весьма важное Государственно-экономическое значеніе, сокращая путь грузамъ Кахетіи и Закавказскаго Орургіа къ торговымъ центрамъ Россіи на 35 версты, что даетъ значительное сбереженіе въ деньгахъ и во времени. Кроме того даетъ значительное сокращеніе расходовъ (около 15%, стоимости Перевальной жел. дор., и 20% Кахетинской жел. дор.) по построеніи общей части указанныхъ дорогъ.



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМПЕТЕНТНЫЙ
НАЗНАЧЕН
В.С. КОМПЕТЕНТНЫЙ
Итого 43678
11/11 21