

218  

---

1906



# О ПОСТРОЙКѢ

Сухумско-Сенакской жел. д.

## I.

*Докладная записка Сухумскаго Городскаго Гол-  
ловы, Министру Финансовъ.*

Крайне стѣснительныя и исключительно неблагоприятныя обстоятельства, установившіяся во всѣхъ сферахъ дѣятельности нашего государства за послѣдніе годы, значительно сокращая порывы и интенсивность общественной и частной инициативы, не должны совершенно прекращать, пріудерживать всякаго рода попытокъ, стремлений къ предприимчивости, къ изобрѣтенію разныхъ общепользыхъ комбинацій; иначе жизнь, не имѣя возможности развиваться; идти впередъ, будетъ регрессировать. Это общее соображеніе необходимо примѣнить при разсмотрѣніи всякаго новаго проекта, предпріятія или ходатайства, направленнаго на изысканіе такихъ средствъ или источниковъ, которые для своего осуществленія требуютъ большихъ предварительныхъ расходовъ и работъ. Всякое требованіе или заявленіе о крупныхъ, требующихъ значительныхъ расходовъ, предпріятіяхъ встрѣчается въ настоящее время съ извѣстнаго рода ироні-

ею: такимъ дѣламъ не дается хода, или обсужденіе вопросовъ, касающихся новыхъ и важныхъ начинаній, откладывается на неопредѣленное время; такимъ образомъ, дѣятельность государственныхъ и общественныхъ представителей какъ бы лишается своего существеннаго, творческаго характера и останавливается на текущихъ, второстепенныхъ вопросахъ. Къ числу дѣлъ, сданныхъ какъ бы въ архивъ, вслѣдствіе аномально сложившихся условій послѣдняго времени, нужно отнести и постройку черноморской желѣзной дороги. Хотя въ совѣщаніи, состоявшемся подъ Высочайшимъ предсѣдательствомъ 21-го декабря 1901 года въ Царскомъ Селѣ, по вопросу о сооруженіи черноморской желѣзной дороги Государь Императоръ Высочайше повелѣтъ соизволилъ: „повести дѣло такъ, чтобы съ весны 1902 года начались подробныя изысканія линіи и не позже 1903 года было приступлено къ сооруженію наиболѣе важныхъ участковъ черноморской желѣзной дороги, на примѣръ, Сухумь-Очемчиры“, но даже это Высочайшее повелѣніе не помогло дѣлу устройства важнѣйшей для интересовъ обще-государственныхъ линіи желѣзной дороги.

Конечно, настоящее время крайне неблагоприятно для выполненія грандіозныхъ, требующихъ значительныхъ затратъ, предпріятій, но и теперь необходимо, въ предѣлахъ возможности, обращать серьезное вниманіе на текуція и на-



сущныя нужды тѣхъ уголковъ государства, которые своими природными богатствами и особенностями почвенныхъ и климатическихъ условій могутъ служить въ будущемъ источникомъ обогащенія, какъ для населенія всѣхъ окружающихъ раіоновъ, такъ и цѣлаго государства.

Если при данныхъ условіяхъ размѣръ, высчитанныхъ для постройки черноморской жел. дороги расходовъ по всему протяженію 550 верстъ, въ суммѣ 66 милл., чрезмѣрно великъ, и при настоящихъ условіяхъ невыполнымъ, то при сокращеніи этого протяженія и размѣровъ расходовъ до минимума, можетъ быть, представится возможнымъ приступить къ постройкѣ наиважнѣйшей части этой линіи, отмѣченной Высочайшимъ повелѣніемъ 21-го декабря 1901 г., «наиболѣе важной» именно Сухумь-Очемчири.

Въ 1902 году было рѣшено высшимъ правительствомъ въ окончательной инстанціи постройку черноморской желѣзной дороги, требовавшей расходовъ до 66 милліоновъ, поручить обществу владикавказской желѣзной дороги со слѣдующими одобренными и санкціонированными тогда условіями:

1) Казна принимала на себя уплату процентовъ и погашеніе по облигаціонному капиталу, имѣющему быть реализованнымъ для сооруженія черноморской желѣзной дороги въ той части этого расхода, которая не будетъ покры-



ваться чистыми доходами новой дороги.

2) Продление срока выкупа владикавказской желѣзной дороги на 15 лѣтъ.

и 3) уплата пособія въ 1 милліонъ руб., уменьшаясь въ годъ до 100 тыс. руб.

Правительству, при осуществленіи этого, одобреннаго проекта, приходилось отпущать на уплату процентовъ и погашенія облигаціоннаго капитала по 3 милліона руб. въ годъ.

Таковы были условія постройки одной изъ нужныхъ и желательныхъ линій желѣзной дороги, выработанныя три года тому назадъ.

Въ настоящее время я предлагаю приступить къ постройкѣ „наиважнѣйшей“ части этой линіи, никакихъ обременительныхъ для государственнаго казначейства условій и льготъ не испрашиваю, не прошу даже никакой субсидіи, а намѣренъ организовать дѣло безъ риска и крупныхъ расходовъ со стороны казны, привлекая частные капиталы; только для удобства и легкости организаціи дѣла требуется гарантія на затраченный капиталъ въ размѣрѣ до 6%. Если допустимъ, что соединеніе богатѣйшей и плодороднѣйшей части черноморскаго побережья Гагры—Сухумъ—Новосенаки, прорѣзывая, такимъ образомъ, самую лучшую часть черноморскаго побережья и соединяя съ закавказскою магистральною линіею, потребуетъ расхода 10 милліоновъ руб. и поддержка правительства въ данномъ случаѣ выразится не въ 3-хъ милліонной



субсидіи ежегодно, помимо допущенія всѣхъ другихъ, дорого-стоющихъ казнѣ, льготъ и привилегій, какъ это было сдѣлано для владикавказской желѣзной дороги, а всего на всего гарантіи на 600 тысячъ руб. въ видѣ 6<sup>0</sup>/<sub>10</sub>, то эта комбинація по всѣмъ соображеніемъ должна быть принята безъ всякихъ возраженій, да при томъ эта гарантія будетъ только номинальная. Изъ данныхъ, собранныхъ въ 1905 г. департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, видно, что изъ Сухумскаго раіона разныхъ богатствъ, остающихся въ настоящее время, вслѣдствіе отсутствія усовершенствованныхъ путей сообщенія, безъ всякой утилизаціи, можно вывезти до 30 милліоновъ пудовъ въ первый же годъ; такъ что, если считать тарифъ за перевозку пуда версты на всемъ протяженіи отъ Гагры—Сухумъ—Сенаки на разстояніи болѣе 200 верстъ всего 10 коп., то доходъ только съ однихъ грузовъ въ первый же годъ будетъ поступать 3 милліона руб., а правительственная гарантія будетъ только номинальной. Такимъ образомъ, казна, ничѣмъ не рискуя, не уплачивая изъ своихъ средствъ никакихъ денегъ, помогаетъ устройству вполнѣ полезной и важной для общегосударственныхъ интересовъ комбинаціи.

Главнѣйшія соображенія и мотивы къ тому, чтобы приступить безотлагательно къ постройкѣ восточной части черноморской жел. д., имено Сухумъ—Сенаки, слѣдующія:



1) Соединеніемъ порта Сухума (устройство порта въ Сухумѣ является неизбѣжнымъ, самую жизненною необходимостью вызываемымъ послѣдствіемъ постройки жел. дороги) съ магистральной линіей закавказской жел. дороги, съ одной стороны, прорѣзываются самыя густо-населенныя мѣста края, а съ другой—обслуживаются всѣ тѣ пункты, гдѣ находятся въ изобиліи обширныя незаселенныя прибрежныя пространства земли и неисчерпаемыя богатства казны.

2) Однихъ цѣнныхъ породъ лѣсовъ въ этомъ районѣ 450,000 дес., заключающихъ въ себѣ матеріала, по средней рыночной стоимости, на сумму 22,800,000 руб. Если принять во вниманіе, что предѣльный срокъ произрастанія лѣсовъ на югѣ—25 лѣтъ и допустить въ продолженіе этого срока правильную, раціональную эксплуатацію казенныхъ лѣсовъ, по равномѣрно разбитымъ площадямъ, то въ общую государственную казну поступитъ только отъ лѣсовъ, расположенныхъ въ районѣ проектируемой жел. дороги, ежегодно дохода 912 тысячъ руб.

3) По линіи проектируемой Сухумо-Сенакской жел. дороги находятся 20 тысячъ десятинъ, такъ называемой, тнварчельской казенной дачи, на всемъ пространствѣ которой открыты богатѣйшіе источники каменнаго угля. По даннымъ, установленнымъ извѣстнымъ англійскимъ ученымъ геологомъ Галловей, запасъ



угля въ открытыхъ и разработанныхъ для изслѣдованія участкахъ ткварчельской дачи болѣе 6 миллиардовъ пудовъ. Командированный министерствомъ земледѣлія, специально для изслѣдованія ткварчельскаго каменнаго угля, профессоръ Лутугинъ опредѣлилъ минимальный размѣръ добычи угля изъ этой дачи въ 50 милліоновъ пуд. въ годъ въ продолженіе 50-ти лѣтъ. Если считать арендную плату за пользованіе казенной землей въ 1 коп. съ пуда добытаго угля, то казна получитъ изъ своего, остающагося въ настоящее время въ дикообразномъ состояніи, имущества, минимумъ 500 тыс. руб. въ годъ, не говоря уже о томъ, что созданіе угольнаго дѣла на берегу Чернаго моря вызоветъ усиленную конкуренцію въ углепромышленномъ предпріятіи. Какъ видно изъ представленныхъ въ министерство свѣдѣній, Россія ежегодно ввозитъ болѣе 270 милліоновъ пудовъ иностраннаго угля; если же дать ходъ правильному развитію ткварчельскаго угля, то можно добиться того, что иностранный уголь будетъ вытѣсненъ изъ рынковъ Россіи.

4) Проведеніе проектируемой желѣзной дороги послужитъ какъ бы магическимъ средствомъ для оживленія и разцвѣта всего кавказскаго восточнаго побережья Чернаго моря, которое является по своимъ климатическимъ и почвеннымъ условіямъ однимъ изъ лучшихъ уголковъ міра. (Оно расположено между  $42^{\circ}$  и  $45^{\circ}$





сѣверной широты, т. е. находится въ одинаковомъ разстояніи отъ экватора съ сѣверомъ Испаніи, южной Франціей, среднею Италіей и защищено на значительномъ разстояніи высокимъ горнымъ хребтомъ отъ вліянія холодныхъ сѣверныхъ вѣтровъ). Соединеніе этого района съ общемою сѣтью жел. дор. имперіи дастъ могучій толчокъ производительной и промышленной дѣятельности всей страны, и создадутся такія условія, когда невыслымы будутъ такія аномальныя явленія, какъ снабженіе столицъ и городовъ имперіи предметами садовой и, вообще, сельскохозяйственной культуры изъ отдаленнѣйшихъ мѣстъ Европы и малоазіатскихъ береговъ Турціи въ то время, какъ въ богатѣйшемъ по природнымъ дарамъ уголкѣ государства продукты мѣстной производительности не находятъ сбыта и рынка. При установленіи желаемого порядка, кавказское побережье Чернаго моря съ успѣхомъ можетъ конкурировать въ доставкѣ разныхъ предметовъ цѣнной культуры съ счастливейшими по производительности и условіямъ сбыта районами Европы. Вся эта заманчивая по замыслу и богатая по раскрываемымъ перспективамъ комбинація можетъ быть осуществлена въ высшей степени удобно, легко, безъ всякихъ затрудненій для правительства и безъ замѣтныхъ и чувствительныхъ, даже при нынѣшнихъ условіяхъ, расходовъ для казны.

Конечно, настоящій моментъ дѣйствитель-



но неблагоприятенъ для допущенія какихъ бы то ни было экспериментовъ въ смыслѣ риска, или большихъ предварительныхъ затратъ, но и положеніе настоящаго критическаго момента требуетъ исчерпанія всѣхъ скрытыхъ, потенциальныхъ средствъ страны для покрытія и удовлетворенія массы назрѣвающихъ и вопіющихъ потребностей.

Безъ изысканія новыхъ ресурсовъ, источниковъ дохода, немислимы какія бы то ни было соображенія о финансовыхъ расчетахъ въ будущемъ. Поэтому вполне своевременнымъ и умѣстнымъ будетъ назначить особое совѣщаніе объ установленіи извѣстныхъ, возможныхъ и допустимыхъ при данныхъ условіяхъ денежнаго рынка, гарантій для привлеченія суммъ, необходимыхъ для постройки наиважнѣйшей линіи проектированной черноморской желѣзной дороги, а именно Сухумъ—Очемчиры—Сенаки.

**Примѣчаніе 1-е.** Ходатайство о постройкѣ Сухумо-Сенакской линіи встрѣтило большое сочувствіе со стороны центральныхъ учреждений имперіи. Министръ Финансовъ въ письмѣ на имя Сухумск. Город. Головы Кн. Н. К. Тавдгиридзе отъ 18 ноября 1906 г. за № 9763 сообщилъ что, не встрѣчаетъ препятствій къ допущенію правительственной гарантіи облигаціонной части строительнаго капитала при условіи, чтобы размѣръ гарантіи не превосходилъ  $4\frac{1}{2}\%$ .

**Примѣчаніе 2-е.** Имѣется также письма на имя городского головы Тавдгиридзе отъ правленія акціонернаго общества Вестингаузъ о согласіи его взяться на постройку Сухумо-Сенакской ж. д. при условіи допущенія правительст. гарантіи строительнаго капитала.

## Докладная записка,

составленная для представленія высшему представителю административной власти въ краѣ. \*)

Настоящее положеніе дѣль и обстоятельствъ на Кавказѣ, въ особенности, въ Кутаисской губерніи, таково, что необходимы радикальныя средства, коренныя измѣненія всего строя жизни и образа дѣятельности всей огромной массы населенія, чтобы ввести взбудораженную, всколыхнувшуюся, вслѣдствіе исторически и случайно сложившихся условій въ цѣломъ ходѣ русскаго государственнаго управленія, жизнь всего края въ нормальную колею. Пережитыя за послѣдніе 2—3 года массою населенія волненія, умственно-нравственныя испытанія настолько грандіозны и многозначительны по своимъ послѣдствіямъ, что онѣ не могутъ, безъ принятія существенныхъ мѣръ къ восстановленію нормальнаго теченія жизни, исчезнуть съ памяти

\*) Примѣчаніе. Намѣстникъ Кавказа Гр. Воронцовъ-Дашковъ въ 2-хъ телеграммахъ на имя Его Высочества принца А. П. Ольденбургскаго высказывается противъ постройки какой-нибудь жедѣзнодорожной линіи на кавказѣ впредь до разрѣшенія вопроса о постройкѣ на средства казны перевальной дороги, на которую требуется 150 милліоновъ руб. и которая будетъ имѣть, главнымъ образомъ, стратегическое значеніе.

безслѣдно, лишиться своего рокового вліянія. Никакія паліативныя мѣры административныхъ воздѣйствій не могутъ возстановить нарушен- ный образъ—вѣковой укладъ жизни народа безъ установленія новыхъ, сообразныхъ съ условіями времени, началъ жизни. Какъ бы не смотрѣли на разившееся повсюду съ эпидемическою за- разительностью движеніе массъ населенія, въ основѣ его, безъ сомнѣнія, лежитъ недовольство громаднаго большинства населенія своимъ ма- теріальнымъ положеніемъ. Вездѣ, во всѣхъ уг- лахъ обширной Россійской Имперіи одинаково существуютъ причины такого недовольства, но у насъ на типичномъ югѣ, въ виду особеннос- ти характера и темперамента населенія, чрез- мѣрной его экспансивности, всякое явленіе жиз- ни чувствуется съ особенною интенсивностью, живостью: воспріятіе впечатлѣній и рефлектор- ное выраженіе настроеній въ массѣ, отличаю- щейся южнымъ темпераментомъ, происходитъ почти одновременно, по этому естественно, что въ Закавказьѣ общее теченіе массоваго движе- нія получило особенно рѣзкій и бурный харак- теръ. Въ настоящее время задачи, цѣли и дѣя- тельность регулирующихъ нормально жизненные отношенія въ цѣломъ Государствѣ правителей должны быть направлены къ тому, чтобы выз- вать изъ массы населенія всѣ потенціальные- жизнеспособные элементы къ здоровой и пло- дотворной дѣятельности. Какъ бы тенденціозно



не разъясняли народу перспективу, будущую картину дѣятельности въ русскомъ государствѣ, для всякаго грамотнаго человѣка очевидно, что будущій ходъ развитія русской жизни будетъ такой же, какой мы замѣчаемъ въ исторіи совершенствованія европейскаго строя: у насъ въ Россіи и теперь существуютъ отчасти тѣ-же порядки и условія жизни, какъ въ Европѣ, только безъ положительныхъ сторонъ значенія европейской цивилизаціи: у насъ развивается буржуазный строй, даже подъ широкимъ покровительствомъ государственныхъ установлений, но этотъ строй не порождаетъ въ нашей жизни тѣхъ положительныхъ результатовъ, каковыя замѣчаются на западѣ, происходитъ это только потому, что никакое жизненное явленіе у насъ не получаетъ свободнаго, нормальнаго, безпрепятственнаго развитія: жизнь, въ силу непрерывности хода поступательнаго развитія, сама указываетъ, намѣчаетъ пути, по которымъ она должна идти, но не получая правильнаго направленія и встрѣчая, даже часто, преграды, не можетъ развиваться нормально, а всякая задержка-тормазъ жизни, производитъ болѣзненное явленіе. Нигдѣ такъ мало не сдѣлано для правильнаго направленія жизнедѣятельности населенія, какъ въ Кутаисской губ.: интеллектуальная подготовка населенія этого раіона вполне авансирована, потребности его развиты до крайнихъ размѣровъ, допускаемыхъ для совре-



меннаго цивилизованнаго народа, а обстоятельства, средства, при помощи которыхъ это население должно удовлетворять свои назрѣвшія, сдѣлавшіяся существенными, въ силу интенсивности сознанія, потребности, слишкомъ примитивны и ограничены. Огромное большинство населенія, ищущее культурнаго, мирнаго способа борьбы за право существованія, лишено возможности нормальнымъ путемъ выходить на арену дѣятельности, поэтому сама необходимость влечетъ его на крайности. Для того, чтобы установить нормальный порядокъ въ ходѣ развитія населенія, необходимо создать такія условія, при которыхъ отдѣльные слои и сословія населенія могли бы разбиваться на самостоятельныя группы труженниковъ; при открытіи новыхъ средствъ, облегчающихъ работу для удовлетворенія жизненныхъ потребностей, масса лицъ, остающихся въ настоящее время безцѣльными, безъ примѣненія своихъ индивидуальныхъ способностей къ живому дѣлу, получаютъ возможность войти въ круговоротъ жизни, стать необходимымъ элементомъ въ общемъ ходѣ работъ страны, а это обстоятельство дастъ массу трезвыхъ, нормально-дѣйствующихъ элементовъ. Главнымъ образомъ по этимъ соображеніямъ крайне необходимо въ настоящее время создать и начать немедленно, хотя бы одно большое, отвѣчающее запросамъ мѣстной жизни, дѣло, могущее вызвать быстрое развитіе и примѣненіе разнообразныхъ потен-



ціальныхъ способностей населенія. Въ этихъ видахъ предоставляется вполне удобнымъ, легкимъ, не требующимъ большихъ жертвъ, въ видѣ хлопотливыхъ трудовъ и тягостныхъ для бюджета расходовъ, средствомъ: устройство дѣла соединенія восточнаго побережья Чернаго моря съ Закавказской жел. дорогой, именно Сухумъ—Ново-Сенаки и, если обстоятельства и средства позволятъ, продолженіе этой линіи до соединенія съ Терской Областью у станціи Бесланъ или Владикавказъ. Этимъ средствомъ устраивается грандіозное, вполне желательное и выгодное во многихъ отношеніяхъ для общегосударственныхъ интересовъ, дѣло.

Все это дѣло устраивается по инициативѣ представителей мѣстнаго населенія, частными предпринимателями: необходимый капиталъ привлекается изъ частныхъ средствъ, требуется только для успѣха дѣла привлеченія въ предпріятіе частныхъ капиталовъ гарантія Правительства, въ видѣ обезпеченія уплаты процентовъ, въ случаѣ дефицита отъ предпріятія, въ размѣрѣ, допускаемомъ данными условіями денежнаго рынка. По всѣмъ даннымъ и соображеніямъ можно математическою вѣроятностью вывести заключеніе, что проектируемая дорога будетъ не только окупать себя, но и дать значительный доходъ, необходимый для уплаты достаточныхъ, даже при нынѣшнихъ обстоятельствахъ, процентовъ на затраченный капиталъ;



но если даже для крайности допустить, что казна дѣйствительно придется уплачивать деньги въ размѣрѣ гарантируемой суммы, то и въ этомъ случаѣ выгоды казны будутъ несравнено значительнѣе понесенныхъ расходовъ: полная сумма гарантій на требуемый капиталъ 10 милліоновъ, въ крайномъ случаѣ, не превиситъ 600 тысячъ руб., а ежегодный доходъ казны съ проведеніемъ этой дороги будетъ, во всякомъ случаѣ, достигать до суммы 1,412 тыс. руб.

Вопросъ о постройкѣ Черноморской желѣзной дороги, восточную часть которой составляетъ Сухумо-Сенакская линія, является уже рѣшеннымъ: онъ одобренъ и утверждень въ окончательной инстанціи въ 1903 г., еще въ 1901 г. необходимость постройки этой линіи жел. дороги была предуказана слѣдующими ВЫСОЧАЙШЕ выраженными словами: «Повести дѣло такъ, чтобы не позже 1903 г. было приступлено къ сооруженію наиболѣе важныхъ участковъ въ Черноморской жел. дороги, на примѣръ Сухумъ-Очемчиры. «Въ цѣляхъ неуклоннаго выполненія ВЫСОЧАЙШЕЙ воли Министеромъ Финансовъ были изысканы способы осуществленія этой, признаной «важнѣйшею», линіи ж. д., по проекту Министерства Финансовъ, утвержденному установленнымъ порядкомъ, постройка, и эксплуатація Черноморской ж. д. поручалась Обществу Владикавказской ж. д., при чемъ, помимо всѣхъ другихъ, важныхъ льготъ, допуска-





емыхъ для этого Общества, въ число которыхъ входила и отсрочка срока выкупа на 15 л., ему гарантировался облигаціонный заемъ на весь строевой капиталъ болѣе 66 мил. руб., одни проценты и погашеніе по которому требовали ежегодныхъ ассигновокъ изъ Государственнаго Казначейства до 3-хъ милліоновъ руб. Въ настоящее время никакія обременительныя для казны льготы и привелегіи не испрашиваются, а требуется только гарантія для привлеченія капитала и весь рискъ казны, въ крайнемъ случаѣ, т. е. при полной бездоходности дороги, можетъ заключаться въ суммѣ до 600 тыс. руб.

Въ виду того, что вопросъ о необходимости, полезности и выгоды для общегосударственныхъ интересовъ проектируемой дороги разъ навсегда рѣшенъ и санкціонированъ высшею инстанціею въ благопріятномъ для успѣшнаго разрѣшенія дѣла смыслѣ, въ настоящее время можетъ быть разрѣшенъ вопросъ о способѣ осуществленія постройки этой линіи. Разъ условія, выработанныя для Владикавказской ж. д. въ цѣляхъ постройки всей Черноморской желѣзной дороги приняты и утверждены высшимъ правительствомъ три года тому назадъ, то, если предлагаемая мною комбинація гораздо выгоднѣе въ интересахъ казны, необходимо поддержать мое ходатайство о разрѣшеніи въ окончательной стадіи вопроса о соединеніи восточнаго побережья Чернаго моря съ общею сѣтью Император-

скихъ желѣзныхъ дорогъ.

Сухумскій Городской Голова

*Кх. А. Тавдгиридзе.*

17-го Ноября 1906 года.

Копія съ письма Русскаго Электрическаго  
Общества Вестингаузъ, на имя Его Сіятельства  
Н. К. Тавдгиридзе.

С.-Петербургъ, Невскій, № 11.

27 Ноября 1906 года.

Милостивый Государь

Князь Николай Карамановичъ.

Въ подтвержденіе нашихъ личныхъ пере-  
говоровъ съ Вами, симъ имѣемъ честь увѣдо-  
мить Васъ, что мы интересуемся дѣломъ пост-  
ройки электрической ж. дор. въ Закавказьи и  
готовы вступить съ Вами по этому поводу въ  
подробные переговоры.

Вмѣстѣ съ тѣмъ считаемъ долгомъ увѣдо-  
мить Васъ, что осуществленіе этого дѣла воз-  
можно лишь при условіи предоставленія госпо-  
дами мѣстными землевладѣльцами безвозмездна-  
го отчужденія земель, необходимыхъ для про-  
веденія полотна желѣзной дороги

Примите увѣреніе въ совершенномъ уваже-  
ніи и преданности «Русское электрическое об-  
щество Вестингаузъ.»





## *Въ Городскую Управу гор. Сухума.*

Группа капиталистовъ, представителемъ которыхъ я являюсь, узнавъ о предполагаемой постройкѣ Сухумскаго порта въ связи съ сооруженіемъ желѣзнодорожной линіи на протяженіи 60-ти верстъ до источника каменугольныхъ залежей на полосу Ткварчельскаго хребта, интересуясь этими сооруженіями, могла бы предложить свои услуги на слѣдующихъ условіяхъ:

1) Срокъ концессіи какъ для порта, такъ и для желѣзнодорожной линіи 48 лѣтъ.

2) Право выкупа Правительствомъ всего предпріятія наступаетъ 25 лѣтъ спустя послѣ выдачи концессіи.

3) Необходимый капиталъ образуется выпускомъ въ двухъ третяхъ облигаціями и въ одной трети—акціями.

4) Гарантія правительства 4 1/2% для желѣзнодорожной линіи и 5 1/2% для порта.

5) Предпріятіе организуется въ настоящее время въ размѣрахъ уже выясненныхъ правительственными органами.

6) Предполагаемое расширеніе порта въ будущемъ и вообще всѣ предпріятія, связанныя въ будущемъ съ развитіемъ дѣла и изъ него вытекающія, предоставляются концессіонерамъ и лишь по ихъ отказѣ отдаются другимъ лицамъ.

7) Срокъ реализаціи капитала—одинъ годъ.

8) Срокъ возведенія всего сооруженія, т. е.



постройка порта и желѣзнодорожной линіи — че-  
тыре года со дня выдачи концессіи.

9) Въ виду ускоренія дѣла, а равно въ ви-  
ду тѣхъ условій, въ которыя поставлены пред-  
приниматели состояніемъ денежнаго рынка, при  
колебаніи настроенія котораго слѣдуетъ пользо-  
ваться благопріятными обстоятельствами, опасаясь  
упустить возможность реализаціи нужнаго  
капитала, предприниматели ходатайствуютъ о  
рѣшеніи вопроса о выдачѣ настоящей концессіи  
въ возможно скорѣйшій срокъ.

10) Приобрѣтеніе изъ за границы необходи-  
мыхъ машинъ и матеріаловъ.

11) Необходимость снова разсмотрѣть смѣ-  
ту на сооруженіе порта, составленную въ 1903  
году и примѣнить къ ней измѣнившіяся усло-  
вія настоящаго времени, какъ-то: увеличеніе  
стоимости рабочихъ рукъ до 50%, сокращеніе  
рабочаго дня отъ 1 до 3-хъ часовъ, затрудне-  
нія, испытываемыя промышленностью вслѣдст-  
віе кризиса, переживаемаго страной, вслѣдствие  
вздорожанія всѣхъ матеріаловъ и издѣлій изъ  
нихъ. Накладные расходы, вызываемые часты-  
ми забастовками рабочихъ.

Такое же измѣненіе должно коснуться и  
смѣты на сооруженіе желѣзнодорожной линіи.

По ознакомленіи съ выработанными Пра-  
вительствомъ смѣтами на вышеупомянутыя со-  
оруженія мы позволимъ себѣ сдѣлать свои ука-  
занія, въ случаѣ удовлетворенія коихъ, внесемъ

установленный Правительствомъ залогъ.

Съ совершеннымъ почтениемъ

Александръ Ланге.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Сухумскій Городской Голова

*Кн. Н. Мавдгиридзе.*





## В Ы П И С Ь

изъ разныхъ изслѣдованій ученыхъ и спеціалистовъ горнаго дѣла о Ткварчельскомъ углѣ.

Ткварчельская казенная дача, Кутаисской губернии, расположена въ верховьяхъ р. Гализги, впадающей въ Черное море близъ м. Очемчирь, въ 50 верстахъ на югъ отъ Сухума.

5-го августа 1900 г. Ткварчельскій уголь, доставленный на военныя суда Черноморскаго флота группою Бутми, подвергся испытанію на минномъ крейсере «Капитанъ Сакень» и миноносце № 256, причеъ даль, по сравненію съ углемъ изъ склада Севастопольскаго порта, экономіи отъ 10 до 25%. Затѣмъ Ткварчельскій уголь былъ весьма тщательно испытанъ на транспортѣ «Бугъ» 26 сентября 1900 года и даль еще болѣе благопріятныя результаты.

**Профессоръ Лутугинъ.** Въ маѣ 1900 года въ Ткварчельскую дачу былъ командированъ Министромъ Земледѣленія и Государственныхъ Имуществъ горный инженеръ профессоръ Лутугинъ для выясненія экономическаго значенія возникающаго каменно-угольнаго предпріятія. Г. Лутугинъ призналъ въ Ткварчельской дачѣ нѣсколько отдѣльныхъ угленосныхъ площадей, изъ которыхъ въ то время была детально развѣдана только одна, обозначенная на картѣ №

11. Въ части этой площади, которую успѣлъ осмотрѣть г. Лутугинъ, онъ призналъ доказаннымъ запасъ угля не менѣе  $2\frac{1}{2}$  миллиардовъ пудовъ, а развѣдки правильными и исполненными добросовѣстно.

По мнѣнію профессора Лутугина, запасъ угля въ Ткварчельской дачѣ обезпечиваетъ на 50 лѣтъ ежегодную добычу угля въ 50 миллионовъ пудовъ.

**Профессоръ Галловей.** Осенью того же 1900 года Ткварчельскую дачу посѣтилъ профессоръ Кардифскаго университета, горный инженеръ В. Галловей, членъ Департамента Наукъ и промышленности и Правительственный горный инженеръ Великобританіи, безусловный авторитетъ котораго въ угольномъ дѣлѣ признается не только въ Англіи, но и во Франціи, Германіи и Россіи

Профессоръ Галловей констатировалъ среднюю толщину чистой угольной массы въ площади № 1 въ 21 футъ, а въ площади № 11 въ 27 футовъ. Запасъ угля въ обѣихъ площадяхъ онъ призналъ превышающимъ 6 миллиардовъ пудовъ. О своемъ посѣщеніи дачи профессоръ Галловей издалъ пространный отчетъ, въ которомъ онъ признаетъ Ткварчельскій уголь по качеству однороднымъ съ Монмутшипскимъ англійскимъ углемъ, добываемымъ изъ знаменитой Черной Жилы (лучшій сортъ кардифскаго угля).

**Качество Ткварчельскаго Угля.** Одно изъ





важнѣйшихъ его качествъ, увеличивающее промышленное значеніе мѣсторожденія,— способность коксоваться. По лабораторнымъ испытаніямъ получается до 70% вполне спекшагося кокса. Содержаніе золы въ чистой угольной массѣ отъ 3,5 до 8 проц., съ каковымъ содержаніемъ можно рассчитывать получать уголь по обработкѣ на сортировочныхъ и обогатительныхъ устройствахъ.

Ниже приведены анализы двухъ образцовъ угля: 1-й изъ мощнаго самаго нижняго пласта, 2-й изъ вышележнаго, сообщенные намъ лабораторіей Министерства Финансовъ 11 мая 1900 года, № 84—1295.

	1-й.		2-й.	
	Уголь	Органиче- ская	Уголь	Органиче- ская
Влага . . . . .	0,93	—	1,00	—
Зола . . . . .	6,37	—	5,92	—
Сѣра . . . . .	0,98	—	1,39	—
Углеродъ . . . . .	79,64	— 85,92	79,62	— 85,54
Водородъ . . . . .	5,38	— 5,80	5,48	— 5,89
Кислородъ и азотъ . . . . .	7,67	— 8,27	7,98	— 8,57
Коксъ . . . . .	68,20	— 67,25	68,08	— 66,89
Теплопроизводительная способность по Бертъе	83,14	89,68	77,17	82,91.

по даннымъ и вычисленіямъ, составленнымъ согласно мѣстнымъ условіямъ инженеромъ К. Ю. Черневскимъ стоимость пуда угля, сортированного и промытаго съ доставкою на берегу моря 4,55 к.

Привозъ каменнаго угля и кокса по Европейской границѣ:

П р и в о з ъ.

П р и в о з ъ.

Кам. угля. Кокса. Итого      Кам. угля. Кокса Итого.

(въ тыс. пудовъ).

(въ тыс. пудовъ).

1897	129,473	24,392	153,865	10,450	4,184	14,634
1898	154,402	27,940	182,342	12,258	5,194	17,452
1899	237,898	35,029	272,927	24,386	6,282	30,668
1900	239,897	53,972	273,869	34,256	8,333	42,589

И такъ, Россія въ послѣдніе годы ввозитъ болѣе, чѣмъ на 270 милліоновъ пудовъ иностраннаго угля. Одна эта цифра показываетъ, что Ткварчельскій каменный уголь не явится непрошеннымъ гостемъ на русскихъ рынкахъ.

Если-бы Ткварчельскія копи могли поставить на южные рынки всѣ 270 милл. пудовъ угля, ввозимые теперь изъ заграницы, то результатомъ явилось-бы направленіе Донецкаго и Домбровскаго угля на сѣверные рынки и къ портамъ Балтійскаго моря, и совершенное вытѣсненіе иностраннаго угля съ рынковъ Россіи.

