

R 136.875
4

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЧЕРНОМОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ИЗДАНИЕ ЭКОСО
ССР АБХАЗИИ.

СУХУМ.
1928.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

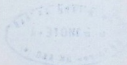
ЧЕРНОМОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Издание ЭКОСО ССР Абхазии.

СУХУМ
1928 г.



Сухум, Типо-литография ВСНХ Абхазии им. Ленина.
Зак. № 1705, тираж № 500.



Настоящее издание Экономического Сопещения ССР Абхазии выпускается инициативой и распоряжением Председателя СНК и ЭКОСО Абхазии Н. А. Лакоба и целью своею имеет доказать *необходимость достройки Черноморской железной дороги*, как части транзитного пути для Союза и международных сообщений.

В сборнике статей по данному вопросу помещены материалы, освещающие значение Черноморской дороги, как главнейшего фактора интенсификации сельского хозяйства, курортостроительства и индустриализации побережья в пределах недостроенной части этой дороги.

Кроме авторов, упомянутых в оглавлении, в работе принимали участие, редактированием или консультацией, еще следующие лица: М. П. Меляницкий, А. В. Кренке, В. И. Вахневский и П. П. Числов, которому принадлежит выполнение картографической части.

Необходимо отметить особое содействие работе инженера путей сообщения Г. Г. Шахбудагова, любезно согласившегося взять на себя окончательное редактирование сборника.

Издание посвящается 10-летию Октябрьской Революции.

Редакционная Комиссия.

Краткая историческая справка

по вопросу о сооружении Черноморской железной дороги.

1901 г. Вопрос о постройке Черноморской береговой транзитной железной дороги впервые возник в 1901 году; в следующем году он был обсужден и необходимость дороги признана не только заинтересованными местами, но и центром.

1903—1904 г. В 1903 г. Общество Владикавказской железной дороги произвело изыскания, организовало построечные штаты и в 1904 г. намеревалось приступить к сооружению дороги, но вспыхнувшая война с Японией заставила отказаться от постройки.

1904—1914 г. Прошло целое десятилетие. Произведены были еще дважды изыскания, было организовано частное общество Черноморской железной дороги в конце 1913 г.

1914—1915 г. В начале 1914 г. названным обществом работы по постройке фактически были начаты; появились служащие и рабочие, обозы, склады, большое количество судов развозило материалы по линии.

Но разразившаяся в 1914 г. мировая война отразилась на постройке, приток средств прекратился и широко начатое дело сталоглохнуть; работы почти остановились. Причиной этого было ошибочное мнение о минувшей войне, как о кратковременной, и невозможности поэтому достроить дорогу для ее использования в течение войны. В результате такого неправильного представления явилась мобилизация состава работников, лошадей, автомобилей, пароходов, моторов; заказанные для Черноморской железной дороги рельсы и металлические части мостов пошли на военные дороги.

1916—1918 г. Но война затянулась, и прерванная постройка была, по стратегическим соображениям, возобновлена в половине 1916 года: решено было ее форсировать и быстро закончить, с допущением льготных технических условий, по облегченному продольному профилю и с деревянными мостами. Работы усилились и в половине 1918 года предполагалось открыть сквозное движение.

Гражданская война, сменившая мировую, окончательно прервала постройку. К этому времени укладка рельсов была доведена с севера до Сочи, на протяжении 80 км., с южного же конца не более, как на 25 км.; с остановкой работ, имущество дороги частью было расхищено на месте частью распоряжением меньшевистского правительства Грузии распродано, частью перевезено в Тифлис, а частью, с течением времени, пришло в полную негодность (деревянные мосты, бараки).

1918—1923 г. В тяжелые годы расстройтва народного хозяйства, кое-как, с большими перерывами, вследствие частых разрывов и повреждений полотна, поддерживалось временное движение от Туапсе до Сочи с одной стороны и от Ахал-Сенаки до Хеты с другой. На остальном протяжении ничего не делалось.

1923 г. С восстановлением хозяйственно-экономической жизни страны, в 1923 году возник в центре вопрос о своевременности продолжения постройки Черноморской жел. дороги.

Общегосударственное, транзитное и местное значение Черноморской железной дороги и необходимость ее постройки были еще раз подтверждены на Межведомственном Совещании 2-го апреля 1923 года.

В половине 1923 года постройка возобновляется с расчетом ее окончания в 9-летний срок.

1923—1927 г. Для успешности достройки, линия была разделена на две части: Северный участок от ст. Туапсе до Гагр длиной в 137 км. и Южный участок от ст. Ахал-Сенаки до Гагр — протяжением в 213 км.

В первую очередь было приступлено к достройке более законченного участка Туапсе—Сочи, а затем в 1925 г. открылись работы и с южной стороны.

Со времени возобновления работ на Черноморской дороге прошло более четырех лет, то есть почти половина срока первоначально предположенного для окончания постройки. Однако, в виду недостаточности ассигнований, работы подвинулись очень мало. На Северной части укладка пути, с открытием временного движения, доведена до Адлера (103 км. от Туапсе), многие из временных деревянных мостов через большие реки заменены постоянными железными, верхнее строение приведено в порядок, поддержание непрерывности движения можно считать в значительной мере обеспеченным.

С южной стороны временное движение открыто до станции Зугдиди (40 км.); на этом протяжении временные мосты частью заменены железными, полотно и верхнее строение переведено на постоянную трассу, укладка рельсов доведена до реки Ингур

(44 килом.), где у большого моста закончены опоры, но требующегося значительного количества железа для пролетных частей даже еще не заказано. В точно таком же положении большой мост через р. Мзымту, находящийся в 3 кил. от ст. Адлер и препятствующий дальнейшему продвижению укладки на Северном участке до конечного пункта (Гагры).

В общем, на Северном участке осталось пройти всего около 34 кил., главнейшая же часть недостроенной линии, около 173 кил., падает на южное строительство.

Географически, почти на всем незаконченном протяжении, дорога расположена в пределах республики Абхазии, которая, в силу этого, еще больше, чем остальные части СССР, заинтересована в ее скорейшей достройке.

При возобновлении работ летом 1925 г., Управлению постройки Южной части пришлось заново организовать и оборудовать строительство. Были предприняты энергичные меры по розыску расхищенного имущества бывш. Общества Черноморской ж. д. СНК-м Грузии было дано разрешение на передачу Черноморской ж. д. кессонного имущества, оставшегося от постройки Батум—Трапезундской жел. дор. Все это имущество было отремонтировано средствами Управления и пущено в работу.

Грозящая новая остановка постройки, если она к тому же будет длительной, повлечет за собою дальнейшее разрушение полотна и сооружений, уже имеющихся, но не поддерживаемых, на протяжении Адлер—Зугдиди.

Помимо того, приходится считаться с изъятием оборудования, при посредстве которого производились построчные работы, оборудования—с таким трудом вторично собранного при возобновлении работ. Приостановленная постройкой дорога превращается в запасный магазин для других дорог. То, что увозится, для Черноморской дороги навсегда потеряно; при новом возобновлении работ по достройке, Управлению придется запастись оборудованием вновь, что с одной стороны будет еще более трудной задачей чем в 1925 г., с другой—обусловит неизбежные и длительные задержки в производстве работ.

Современное положение вопроса. Закгосплан в генеральном плане схемы железнодорожного строительства в 1926-27—1940-41 г. г. дорогам на Черноморском побережье, в пределах Закавказья, отвел следующее место:

- | | | |
|--|------------------------|----------------------------------|
| 1) Достройка Черноморской ж. д. (магистраль) | Полная | Первое |
| 189 кил. | стоимость 45.000 т. р. | пятилетие. |
| 2) Очемчири-Ткварчели (ветвь) | Полная | Первое |
| 34 кил. | стоимость 8.100 т. р. | пятилетие. |
| | Полная | 2-ое и 3-е |
| 3) Бзыбская ветвь | 40 кил. | стоимость 5.000 т. р. пятилетие. |

Бюро Госплана СССР по плану строительства новых путей сообщения, заслушав 1-го августа 1927 г. отзыв ЗСФСР по указанному перспективному плану жел. дорожного строительства, в части, касающейся достройки Черноморской железной дороги, постановило:

„Включить достройку Черноморской линии на участке от Ахал-Сенаки до Очемчир в средний вариант перспективного плана, признав возможным включение этого участка и в минимальный вариант, в случае получения благоприятных данных от Топливной Секции о перспективах Ткварчельского угля.

В виду отсутствия новых, достаточно проверенных, данных о возможности уменьшения строительной стоимости достройки Черноморской линии на всем протяжении, просить НКПС представить исчерпывающие данные по этому вопросу. До получения этих данных, учитывая интересы транзита и вложенные в это дело суммы, включить полную достройку Черноморской ж. д. в максимальный вариант в намеченной до сих пор ориентировочной сумме 65 мил. рублей“.

1901—1927 г. Итак, прошло более четверти века, а Черноморская железная дорога не только не построена, но и сейчас, как и 25 лет назад, все еще продолжаютс дебaты на тему—необходимо ли ее сооружение, или нет.

Основные показатели для Черноморской жел. дор.

(По данным записки по экономическому обследованию, произведенному НКПС в 1926 г., протокола Межведомственной Комиссии по новым путям сообщения от 3-го ноября 1926 г. и справок Управления постройки южного участка).

1. Длина Черноморской дороги—350 килом., из них на южную часть приходится 213 килом.

2. Сокращение сообщения между Северным Кавказом (Европейская часть РСФСР) и Закавказьем на 630 килом. для Тифлисского узла и 900—1000 килом. для Западной Грузии.

3. Население района тяготения 366.892 человека (в 1925г.)

4. Ожидаемый грузооборот:

	1925/26 г.	1930/31 г.	1935/36 г.
а) Вывоз	4999 тыс. пуд.	6 мил. пуд.	7.5 мил. пуд.
б) Ввоз	2533 " "	3.1 " "	3.9 " "
в) Местное сообщ.	2256 " "	2.7 " "	3.4 " "
	9789 " "	11.8 мил. пд.	14.8 мил. пд.
		круг. 12 м. п.	круг. 15 м. п.
г) Транзит. грузы	20000 " "	28 мил. пуд.	40 мил. пуд.
Итого . .	29789 " "	кр. 40 м. п.	кр. 55 м. п.
На 1 килом. дор.	80.500 пуд.	114.000 пуд.	157.000 пуд.

5) Пассажиры местные 849.000 чел.

" транзит. 175.000 "

Итого	1.024.000 ч.	1.434.000 ч.	2.048.000 ч.
На 1 килом. дороги .	2.900 "	4.000 "	5.800 "

6. Ожидаемая работа дороги:

Поездо-километр.	877.900	1.181.000	1.731.000
На 1 килом. дор.	2.508	3.374	4.946

7. Ожидаемый валовой
доход от эксплуатац.

а) От перевозки грузов района . . .	629 тыс. р.	755 тыс. р.	943 тыс. р.
-------------------------------------	-------------	-------------	-------------

	1925/26 г.	1930/31 г.	1935/36 г.
б) От перевозки грузов транзит . . .	2.419 тыс. р.	3.387 тыс. р.	4.838 тыс. р.
в) От перев. пассаж.	1.584 " "	2.218 " "	3.168 " "
г) " " багажа	190 " "	266 " "	380 " "
д) Прочие доходы .	87 " "	119 " "	168 " "
Итого . . .	4.909.000 р.	6.745.000 р.	9.497.000 р.
На 1 килом. дороги	14.020 р.	19.270 р.	27.130 р.
8. Ожидаемый эксплоатац. расход	3.663.100 р.	5.090.000 р.	6.647.000 р.
На 1 килом. дороги	10.470 "	14.540 "	19 000 "
Коэффициент. экспл.	0.75 "	0.75 "	0.70 "
9 Превышение экспл. дохода над расход.	1.245.900 р.	1.655.000 р.	2.850.000 р.
10. Сбережения для народн. хозяйства:			
а) От сокращения пробега транзитных грузов, в год	3.100.000 р.	4.340.000 р.	6.200.000 р.
Тоже—капитализированное из 6% .	51 700.000 р.	72.300.000 р.	103.400.000 р.
б) От освобождения подвижного состава, вследствие сокращения пробега транзитн. грузов:			
Стоимость освобожденных паровозов	$36 \times 90.000 = 3.2 \text{ мил. р.}$	$50 \times 90.000 = 4.5 \text{ мил. р.}$	$72 \times 90.000 = 6.4 \text{ мил. р.}$
Стоимость освобожденных тов. вагон.	$1387 \times 2450 = 3.4 \text{ мил. р.}$	$1900 \times 2450 = 4.7 \text{ мил. р.}$	$2774 \times 2450 = 6.8 \text{ мил. р.}$
Стоимость освобожденных пас. вагон.	$32 \times 24800 = 0.8 \text{ мил. р.}$	$45 \times 24800 = 1.1 \text{ мил. р.}$	$64 \times 24.800 = 1.6 \text{ мил. р.}$
Итого . . .	7.4 мил. р.	10.3 мил. р.	14 8 мил. р.
в) Капитализирован, общая сумма сбережений для народн. хоз. (а+б)	59.1 мил. р.	82.6 мил. р.	118.2 мил. р.

Тоже, выражен. в
ежегоди. поступ-
ленийх, исходя из
6% годовых . . .

— 4.956.000 руб. 7.092.000 руб.

г) Ежегоди. чистый
остаток за выче-
том из сумм (в)
шестипроц. начи-
слений на затراح.
на постройку ка-
питал:

1) При постройке по
нормальн технич.
условиям . . .
(Общая стоимость
68 мил. р., см.п. II)

— 876.000 руб. 3.012.000 руб.

2) При постройке по
облегченным техн.
условиям . . .
(Общая стоимость
50 мил. р., см.п. II)

— 1.956.000 руб. 4.092.000 руб.

II. а) Стоимость полной достройки Черноморской жел. до-
роги по состоянию работ на 1-X-27 г.

НАИМЕНОВАНИЕ УЧАСТКОВ	Стоимость в рублях, в случае полной достройки по нормаль- ным техническим условиям, включая участок Пичундско- го варианта
Ахал-Сенаки—Зугдиди	3.000.000 руб.
Зугдиди — Ингурский мост включит. .	2.000.000 "
Ингурский мост — Очемчири включит.	5.000.000 "
Очемчири—Сухум включительно . .	7.000.000 "
Сухум—Гагры	28.000.000 *)
Гагры—Адлер	7.000.000 "
Адлер—Туапсе	13.000.000 "
ИТОГО . . .	65.000.000 руб.

Стоимость необходим. подвижн. состава . . 3.000.000 руб.

Итого . . 68.000.000 руб.

*) Стоимость достройки по нормальным техническим условиям в преде-
лах участка Пичундского варианта дана приблизительно, т. к. восстановление
линии на этом участке было сделано по трассе б. Общества Черноморской ж. д.,
запроектированной в виду военного времени, с применением облегченных
требований.

б) При достройке с облегченными требованиями общая стоимость составит 50.000.000 руб., а вместе с подвижным составом—53.000.000 рублей.

12. Желательный срок окончания постройки и необходимое в связи с ним распределение кредитов по годам.

Насущные интересы СССР требуют наискорейшего окончания постройки и только в этом случае сооружение Черноморской жел. дороги, рассчитанной, главным образом, на транзитные грузы, будет предприятием выгодным и целесообразным с государственной точки зрения.

Условия работ позволяют настолько развить работы, что, при отпуске соответствующих кредитов, возможно открыть сквозное временное движение к концу 1930-31 г. и совершенно закончить дорогу к концу 1931-32 года, т. е. за пять лет, производя работы нормальным порядком. Так как, главным образом, недостроен южный участок дороги (173 килом. из 204 кил.), то ниже приводятся данные для этого участка.

Стоимость полной достройки южной части Черноморской ж. д. определяется кругло (п II) 45.000.000 руб.

Тоже по облегченным техн. услов. (п. II) . 38.000.000 руб.

В случае установления указанного выше 5-ти летнего срока окончания работ, необходимо кредиты распределить по годам следующим образом:

	При полной достройке	При достройке по облегчен. технич. условиям
1927-28 г.	8.000.000 руб.	6.500.000 руб.
1928-29 г.	10 000.000 "	9.000.000 "
1929-30 г.	11.000.000 "	9.000.000 "
1930-31 г.	10.000.000 "	9.000.000 "
1931-32 г.	6.000.000 "	4.500.000 "

При таком порядке ассигнования возможно было-бы в середине 1929 г. открыть временное движение до ст. Очемчирь, в начале 1930 г. довести укладку до станции Сухум, к концу 1931 г. пропустить поезд от Ахал-Сенаки до Гагр с открытием временного движения и в конце 1931-32 г. сдать дорогу в эксплуатацию

Черноморская дорога должна быть достроена.

Руководящие правительственные органы Абхазии и трудящееся население ее очень обеспокоены последними сведениями о состоявшемся решении приостановить постройку Черноморской железной дороги и сдать в ближайшее время в эксплуатацию дорогам примыкания Северо-Кавказским и Закавказским главные участки: Северный—от Туапсе до Адлера (около 103 килом.) и Южный—от Ахал-Сенаки до Зугдиды (около 40 килом.), оставив недостроенной среднюю часть, протяжением около 207 килом.

Почти 60 лет Закавказье добивается постройки железной дороги, которая дала бы кратчайшее сообщение с Севером и уничтожило бы значение Главного Кавказского хребта, как естественной преграды между столь различными по своим природным особенностям странами, как Северный и Южный Кавказ, и вместе с тем послужила бы связующим звеном между сетью дорог Европейской России и дорогами Закавказья, а через них и с пограничными государствами Персии и Турции.

В течение этого полувека успели, тридцать лет назад, построить кружный путь, огибающий гребень Кавказских гор с востока, составить ряд проектов для проведения дороги, прорезывающей горы и, наконец, в 1913 году приступить к сооружению другой кружной дороги, с обходом гор с западной стороны. В виду того, что к тому времени удалось-таки пробиться через Кавказский хребет в 150 верстах от его западного края железнодорожной линией Армавир—Туапсе, новый путь, используя эту линию, обещал дать сообщение, хотя все-таки кружное, но на 630 с лишним километров короче восточного обхода. Такое укорочение получается для Тифлиского узла. Для Батума и Поти путь сокращается более чем на 1100 килом. Для Боржома—на 870 килом.

В виду невозможности осуществления в ближайшем будущем кратчайшего соединения, с пересечением Кавказских гор где либо в центральной части хребта, из-за выяснившихся рядом изысканий чрезвычайных трудностей постройки такой дороги, приходилось мириться с временным разрешением вопроса, тем более, что разница между самым коротким путем и кружным Черноморским, хотя исчисляется в огромной на Европейский масштаб цифре 270 килом., но, по сравнению с излишним пробегом в 910 килом., который приходится делать всем грузам и пассажирам в настоящее

время, представляется величиной сравнительно незначительной. Являясь, таким образом, транзитным магистральным путем огромного значения, Черноморская дорога одновременно была воплощением многолетних чаяний всего населения Черноморского побережья. Начатую при столь радужных перспективах постройку застигла в 1914 году мировая война. Темп работ сначала было замедлился, но в 1916 и 1917 г.г. за ней было признано стратегическое значение и предложено закончить сооружение дороги в кратчайший срок. Работы широко развернулись, но тем не менее, к назначенному времени выполнены до конца не были, а затем революция и гражданская война обусловили полное их прекращение. Постепенное налаживание государственного хозяйства и строительства коснулось и Черноморской дороги. Сначала были приведены в порядок головные участки, а в 1925 году приступлено к продолжению работ на недостроенных участках. Казалось, что на этот раз долгожданная мечта осуществляется и в ближайшие годы станет реальностью. Но, видимо, какой то злой рок тяготел над этой дорогой. В первый раз, окончательно решенная в 1904 году постройка ее была отложена из-за Русско-Японской войны; вторично мировая война и революция опрокинули все надежды населения видеть ее скорое завершение и теперь, в третий раз, все дело грозит быть отодвинутым в долгий ящик.

Какие же причины обусловили такое решение? Если в прошлом оба раза злосчастную роль сыграли такие непреодолимые силы как войны, то что же мешает теперь в период мирного строительства?

Как говорят, у некоторых лиц создалось убеждение, что Черноморская дорога—дорога только курортная не обеспеченная достаточным количеством ни грузов, ни пассажиров и потому обреченная на вечные убытки. Даже то обстоятельство, что на дорогу эту уже затрачены десятки миллионов и что оставление ее в недостроенном виде, подверженном постоянным дальнейшим разрушениям, обусловит в будущем излишние затраты, которые были бы избегнуты, если планомерно продолжать работы до конца, не может служить, по мнению этих лиц, стимулом к достаточным в течении ряда ближайших лет финансовым ассигнованиям для скорейшего окончания постройки.

Насколько такое мнение ошибочно, понятно для каждого, знакомого с истинным положением дела.

Мы не будем здесь останавливаться на общей характеристике этой дороги; не будем повторять громко звучащих слов о мировом ее значении в качестве одного из звеньев великого сухопутного пути в Индию (Берлин—Калькутта) или к Южному побережью Средиземного моря (Берлин—Александретта); ничего не прибавим к сделанным уже выше замечаниям об огромной ее роли для Закавказья, в качестве пути, заменяющего перевальную

дорогу; не будем распространяться о несравненных природных красотах и неисчерпаемых богатствах „Лазоревого берега“, „Черноморской Ривьеры“, могущей смело конкурировать с прославленной Ривьерой Средиземноморской. Все это, полагаем, бесспорно и всем хорошо известно. Также как и то, что только железная дорога, может дать могучий толчок к должному развитию производительных сил этого единственного, по своим природным данным, района СССР, к увеличению его населения, превращению его в сплошную здравицу—курорт, наконец, к промышленному использованию его возможностей, которые несомненно имеются и только дремлют, ожидая исследования и приложения человеческой руки. Также как и то, что никакие пароходные рейсы, при бурном, подверженном продолжительным и сильным волнениям, характере Черного моря и полном отсутствии портов от Туапсе и до Поти, обуславливающим невозможность захода, иногда в течение месяца, пароходов в расположенные между этими портами пункты побережья, не могут заменить железнодорожного сообщения. Все это повторяем, общеизвестно, неоспоримо и не требует доказательств.

Мы остановимся лишь на экономическом обосновании целесообразности и необходимости достройки, при этом пользуясь исключительно официальными данными, собранными и составленными экономической экспедицией, посланной для этой цели Народным Комиссариатом Путей Сообщения в 1926 г. Хотя, на наш взгляд, данные эти чрезвычайно скромны, не дооценивают многих сторон сложного хозяйства этого края и совершенно не учитывают перспектив ни развития хозяйства, ни промышленности, ни даже курортно-лечебного значения, исходя из цифр, характеризующих лишь их современное положение, мы все таки не отступим от официальных результатов обследования, которые были оглашены в Междудомственной Комиссии по новым путям сообщения в ноябре 1926 г.

Обращаясь к данным экономического обследования, прежде всего отметим, что население района тяготеющего к дороге исчисляется в настоящее время немалой цифрой в 366.892 человека.

Грузооборот дороги по данным 1925 г. оценивается:

по вывозу в	5	млн. пуд.
„ ввозу в	2,5	„ „
„ мест. сообщению в 2,5	„	„
„ транзиту в	20,0	„ „

Всего . . 29,8 кругло 30 млн. пуд.

В такой цифре выразился бы грузооборот, если-б движение на дороге открылось в 1925 г. Считая же, что достройка дороги, в виду затруднительности крупных ассигнований, затянется на

5 лет и принимая, согласно с заключением доклада в Комиссию по новым путям сообщения, прирост пассажиров и транзитных грузов в 7% в год, а для местных грузов только в половинном размере, для 1930-31 года количество местных грузов может быть установлено в 12 мил. пудов, транзитных в 28 миллионов, а всего 40 мил. пудов или 114.000 пуд. на 1 километр протяжения дороги. Если мы вспомним, что для начатой в текущем году Туркестано-Сибирской дороги, длиной в 1.400 килом. (ровно в 4 раза длиннее Черноморской), количество грузов ожидается в 1930 г. в 57 мил. пудов, или на 1 кил. протяжения всего около 41.000 пуд., т. е. в 3 раза меньше, то станет ясно, что ожидаемый грузооборот для Черноморской дороги вовсе уже не так незначителен, тем более, что 70% всех грузов транзитные, имеющие про- бег по всему протяжению дороги и поэтому наиболее выгодные.

В еще более благоприятном виде представляется перспек- тива пассажирского движения. По чрезвычайно осторожному под- счету экономической экспедиции, на дороге, по данным 1925 г., можно ожидать более одного миллиона пассажиров, или на 1 кил. около 3.000 человек. Насколько не преувеличена эта цифра видно из того, что на Закавказских дорогах количество пассажиров со- ставляет в настоящее время на 1 кил. около 5.000 человек. Меж- ду тем ясно, что Черноморская дорога должна привлечь много туристов, больных и просто транзитных пассажиров и поэтому будет дорогой с сильно развитым пассажирским движением. До- статочно взглянуть на летние пароходные рейсы между Новорос- сийском и Батумом, на которых из года в год количество пасса- жиров возрастает чуть ли не на 100%, — чтобы убедиться в суще- ствовании стремительного людского потока к побережью.

Исходя из приведенных выше грузов и пассажирооборота, Комиссия исчисляла доход с дороги по современным ставкам, по с отнесением к 1930-31 г.:

от пассажирского движения в сумме . . 2.529.000 руб.

от товарного движения в сумме 4.216.000 „

Всего . . 6.745.000 руб.

Эксплуатационный расход исчислен в сумме 5.090 000 руб., что отвечает затрате в 4 р 31 к. на 1 поезд-килом., тогда как на За- кавказской ж. д. себестоимость 1 поезд-километра в 1924-25 г со- составляла 4 руб., а на Северо-Кавказской — 3 р. 50 к. Имея же в виду, что вероятно и в будущем эксплуатация Черноморской дороги поде- лится между Северо-Кавказскими и Закавказскими дорогами, составив как для той, так и для другой лишь незначительный прирост, факти- ческий расход, независимый от движения (кроме расхода по Отделу Пути), будет сравнительно невелик, так что принятая преувеличенная норма его покрывает с избытком расходы по службе пути, которые в первые годы после открытия движения будут, относительно, зна-

чительны. Все это свидетельствует о крайней осторожности подсчетов, сделанных Комиссией.

Таким образом, в первый же год эксплуатации дорога может дать 1.655.000 рублей чистого дохода. Расчет этот указывает, что сама по себе эксплуатация дороги будет безубыточна. Но в данном случае необходимо выяснить—как скажется влияние новой линии для народного хозяйства в целом.

Пользуясь Черноморской дорогой, государственное хозяйство избавится от переплат за те 28 миллионов транзитных грузов, которые будут отвлечены на Черноморскую дорогу с Северо-Кавказских и Закавказских дорог, так как пробег их по новой дороге сократится в среднем на 713 километров. Считая себестоимость этих перевозок в части, касающейся только расходов, зависящих от движения, Комиссия определила сбережение народного хозяйства на 1930-31 г., благодаря сокращению длины перевозки, в сумме около 4,3 миллионов рублей. Это реальное сбережение в расходах по излишней перевозке 28 миллионов пудов груза и 175.000 пассажиров на 713 километров. Фактическое же сбережение грузоотправителей, оплачивающих полные тарифные ставки, а не только зависящие от движения расходы, будет значительно больше и исчисляется примерно в 6 миллионов рублей, при средней тарифной ставке в $\frac{1}{45}$ коп. с приведенной пудоверсты

Кроме сбережений по транзиту, народное хозяйство получит еще выгоду от освобождения, благодаря сокращению длины перевозок, паровозов и вагонов, необходимых для вышесчисленного количества грузов и пассажиров. Комиссия устанавливает, что в 1930-31 г. паровозов освободится всего 50, товарных вагонов 1900 и пассажирских вагонов 45. Имея в виду все растущую нужду в подвижном составе, вызывающую необходимость новых заказов, такое сокращение, разумеется, равно прямому сбережению государственных средств, выражающемуся в сумме:

стоимость паровозов	4.500.000 руб.
„ вагонов товарных	4.655.000 „
„ „ пассажирских	1.116.000 „

Всего . . 10.271.000 руб.

Если к этой сумме присоединить капитализированную из 6% сумму от сбережений народного хозяйства по транзитным перевозкам, т. е. $4,3 \times 16,67 = 72,3$ мил. рубл., то в общем полученная цифра около 83 мил. рублей будет выражать ту сумму, которая могла бы быть израсходована на достройку Черноморской дороги, при условии получения 6% на затраченный капитал.

В действительности такой суммы не требуется. Центральный Отдел постройки жел. дороги в своем докладе Комиссии по новым путям сообщения стоимость достройки с соблюдением всех

технических условий исчисляет в 60 мил. руб.; кроме того потребуется подвижной состав на 3 мил. рублей. Управление работ по достройке Южной части Черноморской дороги от Гагр до Ахал-Сенаки (213 килом.) исчисляет стоимость полной достройки своей части в 45.000.000 рублей. Северный участок Туапсе—Гагры, протяжением всего в 137 килом., где работ исполнено несравненно больше и движение уже открыто почти на всем протяжении (от Туапсе до Адлера 103 килом.), тогда как на Южном участке укладка рельсов произведена всего на 40 килом. из 213, потребует для достройки не более 20 мил. руб. Всего, следовательно, при достройке с соблюдением всех технических условий, понадобится 65 мил. рублей, а с подвижным составом 68 мил. руб. в течение 5 лет. С допущением облегченных требований стоимость не превысит 50 мил. р., с подвижным составом—53 мил. р.

Мы полагаем, что эти цифры даны с должной осторожностью и позволят довести дело до конца.

Таким образом, при затрате даже полной суммы в 68 мил. рублей можно считать, что затраченный капитал даст возможность получать не 6%, а $\frac{83 \times 6}{68} = 7.3$ процентов в виде сбережений ежегодных расходов по народному хозяйству. Если же пойти, в виду финансовых затруднений, на облегченную достройку, то затраченные 53 мил. руб. принесут в 1930-31 г. 9.4%.

Вот какой экономический результат даст в первый же год эксплуатации достройка этой дороги, о которой принято думать, как о нерентабельной, не могущей иметь достаточную работу. Для сравнений укажем на ту же Туркестано-Сибирскую дорогу, которая при предполагаемой стоимости в 162 мил. руб. (всего 115.000 рубл. на километр), может дать не более 2,3% на затраченный капитал.*)

Не удивительно поэтому, что Межведомственная Комиссия по новым путям сообщения при НКПС, в заседании от 3-XI-26 г., большинством 9 голосов против 1 признала:

1) рассмотренные данные исчерпывающим образом доказывают важное значение Черноморской ж. д., как магистрали, сокращающей сообщение с Закавказьем в среднем на 713 километров, и тем самым дающей значительную экономию народному хозяйству.

2) Черноморская жел. дор. является главнейшим фактором интенсификации хозяйства и использования, как природных бо-

*) См. журнал «Плановое Хозяйство» № 3 за 1927 г. Статья инж. Ю. И. Успенского.

гательств, так и курортных возможностей района. В виду этого необходимо произвести в течение ближайших пяти лет достройку Черноморской жел. дороги на всем протяжении.

Выше мы подчеркивали крайнюю осторожность экономического обследования дороги, которое исходило исключительно из существующих уже грузов и промышленных предприятий. Например, лесных грузов для области, принадлежащей к наиболее лесистым местностям Закавказья (66% общей площади района дороги покрыто лесами высокоценных пород), подсчитано всего 4,5 мил. пуд, между тем уже сейчас Южный участок, открытый для движения на протяжении всего 40 килом., вывозит лесных грузов 1,5—2 мил. пудов; совершенно не учтены продукты горной промышленности, в том числе Ткварчельский каменный уголь, который в случае эксплуатации этих богатейших копей, дающих уголь вполне удовлетворительных качеств, до постройки порта пойдет по Черноморской дороге.

В общем, как указано выше, весь грузооборот, кроме транзита, исчислен в 9,8 мил. пудов для 1925 г. и в 12 мил. пудов для 1930-31 г., тогда как, по экономическому обследованию быв. Правления О-ва Черноморской ж. д., ожидалось к 1915 г. 18,7 мил. пуд. Не учтены также в должной мере возможности развития пассажирского движения. Между тем сам чудесный край и даже сама дорога, интересная как инженерное сооружение, привлекают множество туристов, не говоря уже о потоках больных и жаждущих отдыха в благодатных условиях побережья.

В числе мотивов отклонения достройки Черноморской дороги выставляется необходимость, для пропуска транзита этой дороги на север и обратно, построить новую линию от Туансе до Краснодара или усилить Армавир-Туапсинскую ж. д. Таким образом, оказывается, что, с одной стороны, Черноморскую дорогу не следует достраивать потому, что за неизменным грузом, она будет бездоходна, с другой же стороны она даст столько грузов соседней дороге, что та с ними не справится и потому опять-таки не следует достраивать Черноморскую дорогу. Тут явное недоразумение. В виду огромного сокращения пробега (600—1100 километров), даже посчитанное к 1930-31 г. сравнительно не столь уж большое количество транзитных грузов Черноморской дороги, как 28 мил. пудов, даст для народного хозяйства очень заметный эффект; для перевозки же их потребуется не более 2-х пар поездов в сутки. Вместе с пассажирскими поездами, Армавир-Туапсинская жел. дорога получит добавочных к существующему движению 4—5 пар поездов, что, конечно, не может несколько затруднить эту линию, рассчитанную, при условии открытия раз'ездов, на 20 пар пропускной способности. Со временем, конечно, работа Черноморской дороги, а следовательно и Армавир-Туап-

синской, будет расти и когда нибудь в не столь близком будущем может потребоваться усиление последней вторым путем или даже сооружение новой линии Краснодар—Туапсе. Но, ведь транспорт для того и создается, чтобы перевозить пассажиров и грузы и нам еще не доводилось слышать, чтобы постройку той или другой дороги отклоняли потому, что она будет иметь слишком много грузов и пассажиров. Однако, в данном случае, дело именно так и обстоит и постановление о прекращении достройки Черноморской дороги состоялось, вопреки вынесенному в 1925 году в Тифлисе решению III-й Сессии ЦИК'а СССР.

Интересно еще, что, исключая достройку Черноморской дороги из предварительной программы железнодорожного строительства на ближайшее пятилетие, в нее одновременно включают целый ряд новых линий, еще мало обследованных и даже, за исключением достаточного числа и таких, еще безтитутльных „3000 километров линий 2-ой очереди“. Таким образом, по мнению составителей этой программы (труды Госплана СССР), Черноморская дорога не может считаться даже линией второй очереди—другими словами ее достройка, повидимому, совершенно отвергается.

Вообще в список новых дорог, насчитывающий 12.356 километров, ни одна дорога в Закавказьи не включена.

Между тем мировая война особенно больно отразилась на планомерном развитии железнодорожного строительства в Закавказьи. Действительно, крайне бедное рельсовыми путями, даже по сравнению с Европейской Россией, также не могущей похвалиться протяжением своей сети, Закавказье, после долгих лет тщетных ожиданий, наконец в 1913-14 г., можно сказать, попало в счастливую полосу. Возник целый ряд проектов новых линий, часть которых была признана подлежащими немедленному осуществлению. К постройке некоторых из них ко времени начала войны было приступлено, на другие были выданы концессии замыслившим их предпринимателям. Перевальную же дорогу через Главный Кавказский хребет было решено строить казной, о чем было сделано в 1913 г. представление в Государственную Думу. В таблице (см. стр. 21) приводится перечень линий, разрешенных к постройке к середине 1914 г., с показанием их протяжения.

Таким образом, как видно из таблицы, Закавказье должно было обогатиться 1.655 килом. *) жизненно необходимых для преуспевания края, железных дорог, экономическая целесообразность которых была признана бесспорной. Не будь войны, теперь все эти дороги были бы уже готовы и дали бы могучий толчок к развитию производительных сил страны. К несчастью, война перевернула все расчеты. Постройка большей части указанных в таблице линий даже не была начата (Средне-Кавказская, Южно-Кавказская, Прикаспийская и Перевальная ж. д.), на других начата и не закончена (Черноморская и Шушинская дор.).

*) В настоящее время вся эксплуатируемая жел. дор. сеть Закавказья имеет длину в 2.162 килом., новые линии увеличили бы протяжение сети на 77%.



Черноморская железная дорога, как главнейший фактор интенсификации сельского хозяйства Абхазии.

Недостроенная часть Черноморской жел. дор. почти полностью (173 кил. из 207) пролегает по территории Абхазской республики. Поэтому в настоящем очерке рассматривается значение этой дороги, как мощного перестраивающего сельское хозяйство фактора, именно для Абхазии.

Бесспорно и велико значение Черном. д. как необходимого звена для великого транзитного пути, наискратчайшего соединяющего центральные районы нашего Союза не только с Закавказьем, но и со всем Средним Востоком.

Совершенно очевидно общекультурное значение будущего Черноморского ж. д. пути для Абхазии и ее народных масс, для развития туризма по стране и ее курортного строительства, и, наконец, для радикального разрешения вопроса об удобном и дешевом транспорте, являющемся необходимой предпосылкой для индустриализации республики, для разработки ее горных недр и лесных богатств.

Но, если в области промышленного строительства Абхазии Черном. д. восполнит, главным образом, существующий пробел в удобных транспортных средствах,—*для абхазского земледелия Черном. д. приобретает совершенно особое и исключительное значение.*

Забегая вперед, мы можем с известной уверенностью утверждать, что Ч. ж. д. суждено явиться для Абхазии тем единственным мощным экономическим фактором, который только и в состоянии интенсифицировать абхазское земледелие, увеличить товарность его и ценность его продукции и, следовательно, тем самым положительно разрешить проблему о малоземельи в абхазском крестьянском хозяйстве.

Обследователи проекта достройки Черн. д. главнейшее свое внимание фиксировали по преимуществу на таком внешнем хозяйственном обстоятельстве, как подсчет возможных грузовых количеств, которые сможет вынести и передать на рельсы абхаз-

ское земледелие при нынешнем, существующем типе его.

Кажется, что экономобследователи Черн д. совершенно упустили из виду то обстоятельство, что существующие, крайне примитивные, экстенсивные полунатуральные формы абхазского земледелия не в состоянии будут продолжать свое вековое существование, коль скоро страну прорежет жел. дор. колея.

Наличие жел. дороги быстро покончит с вековой дрёмой натурального хозяйничанья, энергично подталкивая крестьянство Абхазии к усилению товарности его хозяйства.

Легко доказать, что Ч. ж. д., которая бросит в абхазскую деревню дешевый хлеб с Северного Кавказа и, вместе с тем, принесет с собою запрос на длинный ряд садово-огородных и новых ценных технических растений--в корне должна перестроить, прямо таки революционизировать, абхазское земледелие.

В дальнейшем и будет сделана попытка проследить направления тех хозяйственных сил, молекулярная работа которых, в конце-концов, неминуемо приведет к полной реконструкции местного сельского хозяйства, выявит субтропический характер его и даст, наконец, возможность практически использовать основное богатство Абхазии--его климат--ныне лежащий мертвым кладом.

Только с проведением Ч. ж. д. будет передано в руки абхазских народнохозяйственных, государственных и кооперативных организаций то экономическое орудие, которым удастся покончить с нынешней хозяйственной нелепицей:--производить в Абхазии бездоходную кукурузу вместо ряда высокоценных садово-огородных плодов, технических, лекарственных и душистых растений, почти монопольным поставщиком коих может явиться абхазский крестьянин.

Поэтому величайшее недоумение порождает решение Госплана СССР, вычеркнувшего Ч. ж. д. из списка железных дорог, подлежащих постройке, не только в первую очередь, но даже и во вторую, отнеся ее к категории третьеразрядных ж. д. линий, не имеющих никакого крупного хозяйственного--ни общего, ни местного значения...

Недоумение от этого решения Госплана СССР становится тем больше, что оно находится в резком противоречии со всей остальной экономической политикой ряда центральных общесоюзных наркоматов и организаций, уже вкладывающих или готовых вложить крупные финансовые средства во многие производственные начинания в Абхазии.

Достаточно напомнить крупные дотации по наркомздравской линии на развитие местного курортного дела; немалые усилия ВСНХ РСФСР и Югостали, поставленные на выяснение возмож-

ности практических разработок каменноугольных месторождений в Тиварчели; или испытательные работы ТЭЖЭ по культуре душистых растений, крупные ассигнования на осуществление Бзыбского лесопромышленного комбината или же, наконец, в самое последнее время—стремления Кожсидиката РСФСР построить в Абхазии крупный завод по выработке дубильных экстрактов.

Само собою разумеется, что организационные усилия всех перечисленных промышленных предприятий подсекаются у самого основания, если их заранее, наперед, лишат практических результатов, отымая у них необходимую базу для всего промышленного развития—дешевый и удобный транспорт, каковым, как уже известно, в наших условиях, является не водный, морской, а именно—железнодорожный путь.

Вполне уместно и своевременно поэтому, и совершенно правильно по существу, поставить вопрос так: или отказ от достройки Черном. д., но тогда-же оставить и всякие разговоры и проекты интенсификации абхазского сельского хозяйства и продолжать при советском строе вековое нищенство полунатурального хозяйства—или же деловой подход к проектам товаризации и индустриализации сельского хозяйства Абхазии, путем закладки прочного фундамента всякой индустриализации—создания удобных транспортных средств, т. е. достройки Черноморской ж. д. магистрали. Мало того: несомненно, что без достройки Ч. ж. д. аннулируется не только практическая, реальная интенсификация сельского хозяйства Абхазии, но повиснет в воздухе и ее зарождающаяся молодая индустрия.

Грузооборот с.-х. товаров на абхазском участке Ч. ж. д. В статьях предыдущих авторов была уже выяснена главенствующая роль грузов из Абхазии и для Абхазии в общем грузообороте Черн. д. За исключением, конечно, транзита, который—по счастью для будущей дороги стечению обстоятельств—больше, чем вдвое, превосходит местный грузооборот.

Нас интересует сейчас роль сел.-хоз. товаров абхазского происхождения и для Абхазии в общем ожидаемом грузовом потоке будущей Черноморской жел. дороги.

За основание расчетов взяты здесь также, как и в остальных статьях, предварительные данные НКПС по обследованию, произведенному инж. Раабеном в 1926 г. Цифры будущего грузооборота по Ч. ж. д. построены на базе фактических количеств по товаропроизводству и грузопередвижению в 1925 г.

Согласно этим данным доля участия в общем грузообороте сел.-хоз. производства Абхазии и потребления местным населением сел.-хоз. товаров рисуется в следующих количествах:

Грузооборот, отнесенный к 1925 г.	Перевозка всех гру- зов по всей линии Ч. ж. д.	В том числе сел-хоз. грузы только из Абхазии и для Абхазии
	В 1.000 пуд.	В 1.000 пуд. В %/о ко всем пере- возкам
По вывозу . . .	5.000	2.250 45,0
ввозу . . .	2.530	847 33,5
В местном сооб- щении	2.260	1.860 82,3
Весь грузооборот (без транзита)	9.790	4.957 50,0

Следовательно, сел.-хоз. грузы абх. происхождения и для Абхазии занимают в грузообороте дороги первое место, составляя более половины его уже в настоящее время, когда так низка еще общая товарность абхазской деревни и когда на экономику земледелия Абхазии невероятно давит дорогой гужевой транспорт, при существующем бездорожье.

Насколько при этом осторожны и осмотрительны подсчеты обследования НКПС, всегда строго-деловые, явствует из след. более подробной номенклатуры предполагаемого грузооборота:

№ п/п	Номенклатура то- варов	Вывоз из Абхазии	Ввоз в Абхазию	Местн. сообщ. (перевозки в пределах Аб- хазии)
В 1000 п у д а х.				
1.	Пшеница	—	500	—
2.	Кукуруза	—	147	—
3.	Фураж (сено)	—	100	—
4.	Т а б а к	290	—	—
5.	Плоды, овощи, цветы и пр.	200	—	—
6.	В и н о	20	—	110
7.	Хлопок-волокно	20	—	—
8.	Хлопк. семена	40	—	—
9.	Свиный (жив.)	35	—	—
10.	М я с о	—	100	—
11.	Я й ц а	15	—	—
12.	Прочие с.-х. грузы . . .	130	—	—
	Итого с.-х. грузов	750	847	110
13.	Пиломатериалов	1500	—	1000
14.	Д р о в	—	—	750
	Итого лесогрузов	1500	—	1750
	Всего с.-х. и лес. грузов	2250	847	1860

Эти цифры, относящиеся к 1925 г., во многих отношениях превзойдены экономической действительностью Абхазии уже в настоящее время.

Так, например, ожидаемый урожай табаков истекшего 27 г. вряд-ли будет ниже 500 тыс. пудов, несмотря на стихийные бедствия этого года. Следовательно, принимая, как это делает автор НКПС'овского обследования, что 25% абхазских табаков будет грузиться в Сухуме на пароходы, чтобы следовать дальше каботажем, на рельсы сможет перейти 375 тыс. пуд., т. е. на 85 тыс. пуд. больше, чем это принято обследованием. Даже допуская, что нынешняя площадь табаководства в 10.200 дес. будет стабилизирована и не будет в дальнейшем расширяться—перевозки табаков, несомненно, усилятся в результате как общего подъема урожайности табачных плантаций (вследствие широко развертываемых агрикультурных мероприятий Абтабсоюза), так и потому, что стихийные бедствия—подобные нынешним—повторяются сравнительно редко.

Или, например, выделяя 15-ти тысячный вывоз яиц, автор обследования игнорирует перевозки продукции шелководства, в то время, как в текущем 27-28 г. Абсельсоюз рассчитывает собрать уже около 10 тысяч пудов коконов.

Таких примеров осторожного подсчета местной сел.-хоз. продукции, могущей быть переброшенной на рельсы, не трудно было-бы привести еще несколько—как по вывозу, так и по ввозу.

Не подлежит сомнению, например, что усиление туризма и курортной жизни—как прямое последствие проведения Ч. ж. д.—даст энергичный толчок развитию местного молочного дела, что будет иметь результатом усиленный ввоз жмыхов—с Сев. Кавказа—с одной стороны и усилит перевозку молочных продуктов для питания курортов, почти по всему протяжению Ч. ж. д. в местном сообщении—с другой.

Под влиянием тех же причин сильно возрастет и перевозка продуктов огородничества и садоводства, также не учтенных обследованием.

В отношении лесных грузов также следует ждать перехода значительной части лесоматериалов на рельсовый путь, несмотря на то, что продукция таких крупных комбинатов по лесоразработкам, как строящийся Бзыбский или проектируемый Кодорский, почти целиком будут работать на международный экспорт и пользоваться поэтому морским транспортом.

И, наконец, очевидно, что каждый малейший шаг Абхазии в сторону рационализации своего хозяйства и интенсификации земледелия, каждый раз связанный с сокращением площади кукурузных полей (заменяемых плантациями технических растений

и садово-огородных культур), вызовет переброску на рельсовый транспорт новых сотен-тысяч пудов зернопродуктов с Сев. Кавказа для продовольствования субтропических хозяйств Абхазии.

Сущность воздействия Чер. ж. д. на сельское хозяйство Абхазии. Как уже отмечено было выше, сущность воздействия на сельское хозяйство Абхазии будущей ж. д. магистрали, которая прорежет вдоль всю республику, состоит вовсе не в том только, что произойдет простая замена прадедовской арбы или даже автопротомторговской машины железнодорожным вагоном.

Воздействие это будет гораздо глубже и сложнее, чем можно ожидать с первого взгляда. Незаметно и исподволь будущий сквозной ж. д. путь, непосредственно связывающий Абхазию с рельсовой сетью всего остального Союза, приведет в движение целый механизм экономических факторов, которым суждено радикально перестроить и даже революционизировать все земледельные страны.

Не представляет большого труда заранее предвидеть (а, следовательно, и хозяйственно учесть) возможные, главнейшие направления, по которым пойдет перестройка экономики сельского хозяйства Абхазии под влиянием функционирующей сквозной ж. д. линии.

Главнейшие линии перестройки абх. земледелия. Эти главнейшие линии экономической перестройки абхазского земледелия пойдут, очевидно, по следующим трем основным направлениям: 1) прочное снижение хлебных цен на местном рынке под давлением постоянного и регулярного притока Кавказских зернопродуктов; 2) стимулирование к развитию местного промышленного огородничества и садоводства, для сбыта их продукции на центральных потребительских рынках Союза, становящихся легко доступными после смычки с ними удобным рельсовым путем, снабженным холодильными транспортными средствами и, наконец; 3) переход к производству субтропического сырья для Союзной химико-фармацевтической, парфюмерной и технической промышленности.

В дальнейшем попытаемся проследить те экономические последствия, к которым неминуемо приведет совместное воздействие этих трех хозяйственных моментов.

Вытеснение местной кукурузы более дешевым Сев. Кавказским хлебом. Прямым результатом непосредственной жел. дорожной связи Абхазии с Северо-Кавказским хлебопроизводящими районами явится окончательное вытеснение с внутренних абхазских потребительских рынков зернопродуктов местного происхождения более дешевым Кубанским хлебом.

Следующие расчеты несколько пояснят это утверждение.

Стоимость на месте пуда Северо-Кавказской кукурузы от

60 коп. до 1 р. 08 к. (наивысшая цена на лучший сорт). Средняя цена может быть принята (с известным преувеличением) в 80 к за пуд в районе Владикавказа.

При повагонной отправке все накладные расходы в смешанном (жел. дор.-водном сообщении) через Туапсе выразятся в сумме 75 коп. на пуде, франко-склад Сухум.

При прямом же железнодорожном транспортировании владикавказской кукурузы, но уже по Ч. ж. д., все накладные расходы лягут на пуд зерна только в сумме 50 коп. (при ж. д. тарифе в 3,6 коп. за тонну—километр).

Следовательно, средняя цена на привозную кукурузу может держаться на местном рынке около уровня в 1 р. 30 к. за пуд, с тенденцией к понижению этой цены даже до—1 р. 10 к. Для достижения этой цены не придется прибегать к специально пониженным тарифам, а только упорядочить погрузочно-разгрузочные работы и удешевить городские перевозки.

По неоднократно произведенным детальным подсчетам себестоимости пуда кукурузы в Абхазском крестьянском хозяйстве, выяснилось, что местная кукуруза является безубыточно лишь при продажной цене не ниже 1 р. 30 к. за пуд. Только при этой цене балансируются все производственные расходы, включая и оплату труда самого крестьянина-производителя.

Рыночные же цены на местную кукурузу (за последний хозяйственный год, т. е. за время X.26—X.27) колебались, например, на Сухумском рынке от 85 коп. до 3 р. 70 к., при средней базарной цене в 1 р. 70 к. пуд.*)

Таким образом, Северо-Кавказская кукуруза оказывается дешевле кукурузы местного происхождения и, следовательно, при жел. дор. доставке кубанского хлеба, местная кукуруза терпит всякую возможность выхода даже на внутренние рынки.

Если же к этому присоединить еще давление на хлебные цены со стороны постоянных хлебных госфондов, образование коих входит в обязанность местных республиканских правительств, согласно постановлению августовского Пленума ЦК и ЦКК,**) то станет понятным неизбежность серьезного кризиса для всего кукурузного клина в абхазском земледелии.

Следует ли, однако, сокрушаться перед грозящей судьбой примитивного полеводства в Абхазии и сокращением кукурузных

*) По данным АБЦСУ.

**) Именно пленум отметил необходимость «обеспечить образование хлебо-фуражного государственного фонда в размере не менее 50 млн. пудов», при чем выполнение этой директивы, повидимому, перейдет к местным бюджетам (см. «Известия» ЦИК СССР, № 254 от 4 ноября т. г.).

полей, что явится следствием проведения Черном. д., или же наоборот—надо приветствовать те экономические факторы, которые начнут вытеснять убыточную кукурузу с земли, вполне пригодной для выращивания более ценных сел. хоз растений? Разумеется, последнее.

Абхазия—отнюдь не страна для ведения экстенсивного зернового хозяйства. По своим богатейшим природным (главным образом, климатическим) данным, Абхазия—естественный район культивирования высокоценных технических растений субтропической зоны, а также ряда ценных огородных и садовых культур.

Зерновое, интенсивное полеводство в Абхазии—это такой же нелепый пережиток прошлого, как недавняя еще конная железная дорога вместо трамвая в промышленном Баку.

С точки зрения естественного сел.-хоз. районирования всащеское сокращение кукурузного клина в Абхазии и замена его более ценными культурами должно приветствоваться, как глубоко прогрессивное и здоровое хозяйственное явление.

Практика внедрения табаководства в Абхазию уже обнаружила экономическую неустойчивость кукурузного клина в обиходе абхазской деревни: стоило появиться табаку, как более устойчивой рыночной культуре, чтобы площадь засевов под кукурузой стала заметно сокращаться.

Этот процесс редуцирования кукурузных полей ясно проявляется уже при сопоставлении следующих немногих цифр:

Площадь засева	в 1907 г.	в 1923 г.	в 1927 г.
под:	в д е с я т и н а х		
Кукурузой	32.372	31.208	27.941
Табаком	8.458	3.068*)	10.200

Такое обратное соотношение между хлебным клином и площадью более ценных с.-х. культур вполне нормальное явление в земледелии всех тех стран, климатические и почвенные особенности которых делают их более пригодными для выращивания именно этих ценных технических растений. А как-раз это мы и имеем по отношению к Абхазии.

Что Абхазия—огромная, природная оранжерея; что Абхазия—огромный естественный сад; что Абхазия—как часть Черноморского побережья—ценная область советских субтропиков, „Со-

*) Этот год приходится еще на период первых лет советизации Абхазии, когда табаководство, как и вообще все сельское хозяйство республики, только начало восстанавливаться.

ветская Ривьера* — эти и им подобные определения встречаются буквально в каждой большой статье об Абхазии.

Но в действительной экономике страны эти определения до сих пор так и не претворяются в реальные факты: в „Советской Ривьере“ и в „наших субтропиках“ всего-навсего 10.000 дес. табачных плантаций, а в „огромной, природной оранжерее“ не наберется даже 5 проц. садовых культур (всего лишь 4.800 дес. плодовых садов и виноградников).

Черном. ж. д. как фактор, стимулирующий энергичное развитие промышленного садоводства и огородничества в Абхазии.

Правда, при этом следует отметить один крайне интересный и показательный прих: в то время, как по всей Грузии, считающейся, по справедливости, главным фруктовым производителем в ЗСФСР, насчитывается всего около 16 тыс. дес. под плодовыми садами, в Абхазии сосредоточено их до 2 тыс. дес., т. е. 12,5 проц. всех фруктовых садов ССР Грузии. И это в то время, как общая площадь удобных земель в Грузии в 10 с лишком раз больше таковой, в Абхазии (1.100.000 дес. против 100.000 дес.).

Обстоятельство это ярко указывает на то, что даже при существующем, совершенно неудовлетворительном для фруктоэкспорта морском транспорте, плодоводство в Абхазии — тем не менее — пустило уже глубокие и прочные корни. Культура летних ранних фруктов: персиков, груш, яблок, слив (и в частности — французского чернослива), фундука, граната и мандаринов в течение ряда лет успешно доказывает свою рентабельность даже при нынешних неблагоприятных условиях перевозки на внутри-союзные рынки сбыта.

Фрукты, как и овощи, в большинстве своем скоро-портящиеся грузы. И этим грузам, в условиях морского транспорта из портов Абхазии, приходится не только выдерживать пятикратную перегрузку,* в непогоду, вылеживать долгими днями на пристанских складах, в ожидании парохода. Не редки поэтому случаи, когда часть отправляемых фруктов испортившихся в результате всех этих примитивных транспортных устройств, приходится выбрасывать фруктоотправителям еще в пути, не добравшись до рынка сбыта.

Вполне понятны поэтому те горькие сетования на существующий морской транспорт, как на главный тормоз к беспрепятственному развитию промышленного садоводства и огородничества, — сетования, которые приходится слышать со стороны местных садоводческих деятелей. Так, например, на последнем Советании по вопросам субтропических культур (которое имело место

* С пристани на шаланду (магуну), с нее на пароход в портах отправления, с парохода на пристань, с пристани прибытия — вагон жел. дороги, наконец, вагон — склад назначения.

в Сухуме в конце октября т. г.), известный абхазский садовод В. П. Екимов закончил свой доклад о промышленном плодоводстве и огородничестве в Абхазии следующим выводом: „Все наши начинания разбиваются об условия транспорта, с которыми дело обстоит очень плохо“.*)

Этот главный тормоз к широкому развитию в Абхазии плодоводства и огородничества в промышленном масштабе сразу же будет решительно отброшен в сторону, как только по жел. дор. рельсам покатятся через Абхазию первые товарные вагоны и вагоны холодильники будущей Ч. ж. д.

Вместо недели нынешнего смешанного водно-жел. дор. пути с 5-ю перегрузками, с проведением Черн. д. останутся всего две операции: нагрузка в вагон в пункте отправления и выгрузка на склад назначения из того же самого вагона

Вместо необходимости, как ныне, за десятки верст трясти в арбах нежные плоды и овощи по шоссе до одного из четырех портов на всем 200-ти верстном Абхазском побережьи, будущая Черном. д. предоставит абхазскому садоводу и огороднику погрузочную возможность не только на станциях, но и на любом полустанке или платформе, которых будет на том же 200-ти верстном протяжении несколько десятков.

Кроме того, большая дешевизна транспорта при одновременной его большей приспособленности к фруктоперевозкам (вагоны-рефрижераторы, прицепка к скорым поездам) легко объясняет тот механизм, при помощи которого спрос на плоды и овощи на центральных потребительских рынках Советского Союза начнет усиленно стимулировать в абхазских деревнях закладку промышленных садов и огородов для выращивания, главным образом, поздних и ранних сортов, в отношении которых у Абхазии почти не будет конкурента.

Останавливаться так подробно на возможных процессах влияния будущей железнодорожной магистрали на садоводство и огородничество в Абхазии имело прямой смысл потому, что только Ч. ж. д. в силах будет реализовать преимущества абхазского субтропического климата, который позволяет выращивать одноименные плодово-огородные сорта на целых 2-3 недели раньше, чем, например, даже Крым.

Поэтому, если, не взирая на убийственную транспортную обстановку, Абхазия даже в 1924-25 г. смогла дать около 110.000 пуд. продуктов плодоводства, огородничества и декоративного садоводства и цветоводства, то для будущего—с проведением Ч. ж. д. увеличение этой грузовой группы даже в 10 раз и развитие ее до миллионной массы не представляет ничего удивительного.

*) См. № 245 „Советской Абхазии“.

В сущности, лишь с открытием движения по Черном. д. будет заложено реальное основание для промышленного плодоводства, огородничества и садоводства в Абхазии.

Какие возможности для Абхазии таит в себе, в этом отношении, рациональный жел. дор. транспорт видно хотя-бы на примере с культурой цитрусовых: мандаринов, апельсинов и лимонов.

В довоенные годы в Россию ввозилось плодов этих субтропических растений на сумму до 15-ти миллионов рублей золотом (около 5 1/2 млн. пуд.).

Как бы осторожно и даже скептически не относиться к судьбам культуры цитрусовых у нас, доходность их настолько велика (до 14.000 руб. с десятины), что с лихвою может покрыть даже все убытки от периодических вымерзаний части плантаций в наиболее холодные годы.

Неудивительно поэтому, что само абхазское крестьянство начинает уже тянуться за саженцами цитрусовых и плодовых растений. „В Абхазии сейчас интерес к плодоводству возрастает — констатирует в цитированном уже выше докладе Субтроп. Совещанию плодовод Екимов. — Крестьяне просят снабдить их саженцами плодовых и цитрусовых растений, но, к сожалению, мы не можем удовлетворить их просьб, т. к. у нас нет питомников“. С другой стороны нам сообщают, что для удовлетворения просьб крестьян, Абтабсоюз закупил у Наркомзема 15.000 саженцев мандаринов, которые будут высажены весной будущего года в крестьянских хозяйствах.*)

Так, уже сейчас обозначается тяга к укреплению одной из самых древних отраслей абхазского земледелия — садоводства, которому, нет сомнения, предстоит пережить полосу необычайного расцвета, как только рельсовый путь сомкнет абхазского садовода — производителя с массовым потребителем — советским горожанином.

Но насколько легко предвидеть характер расширения площади абхазских садов и огородов, настолько-же затруднительно определять конкретные формы изменения полеводства Абхазии, т. е. сейчас еще трудно установить, какие именно технические растения займут освобождающееся место из под зерновых хлебов.

Однако, если затруднительно точно назвать те культуры, которые, под влиянием Черн. д., неминуемо проникнут в Абхазию и, как более трудоемкие и ценные, начнут теснить кукурузу, а местами, вероятно, будет конкурировать даже

*) См. „Сов. Абхазию“ № 245 заметка: „К введению новых культур“.

с табаком, то вряд-ли подлежит какому-либо сомнению то положение, что местная кукуруза в дальнейшем (при наличии постоянных хлебных фондов привозного Кубанского хлеба) не выдержит давления спроса на технические растения.

А что со стороны союзной промышленности будет предъявлен к Абхазии весьма солидный спрос на самое разнообразное техническое сырье на лекарственные травы и душистые растения—это чувствуется уже и сейчас, когда Абхазия еще, собственно, значительно удалена от центра вследствие своей транспортной разобщенности.

Закладка первого афимасляного завода ТЭЖЭ и серьезное намерение Кожснндиката РСФСР приступить к постройке местного крупного завода дубильных экстрактов говорят за то, что Абхазия стоит у преддверия больших видоизменений в своем сельском хозяйстве.

Не даром же на прошлогоднем IV Всегрузинском съезде Советов раздавались уже голоса об „агрикультурной революции“ в земледелии Закавказья: „Мы должны приняться за улучшение нашего хозяйства, отвести почетное место культуре технических растений. Разве допустимо, чтобы в Грузии, где имеется полная возможность широко развить сильнейшие культуры, в том числе культуры лекарственных трав, чайную культуру, хлопковую, мандарины,—развить все то, что не произрастает в других республиках Советского Союза,—что в Грузии мы занимаемся разведением таких культур, как кукуруза и пр.? Конечно, нет. Нужно произвести решительный перелом в сельском хозяйстве, произвести агрикультурную революцию“. Эти слова принадлежат Пред. ЦИК'а ССР Грузии Ф. Махарадзе.

Если эти слова справедливы для Грузии, то еще в большей степени относятся они, конечно, к Абхазии.

Не представляет, например, секрета, что Союзная парфюмерная промышленность работает в настоящее время далеко не с полной нагрузкой из-за отсутствия необходимого количества сырья, которое так легко могла бы дать Абхазия. Или, что наша Союзная казна вынуждена выплачивать за границу сотни тысяч, и даже миллионы, рублей за привозное химсырье и полуфабрикаты, производство которых вполне возможно, как раз, на территории Абхазии. Даже больше того—производство которых уже испытано или испытывается в Абхазии...

Ниже приведена табличка таких растений, составленная на основании материалов, предоставленных нам заведующим агрохимлабораторией Абх. Опытной Станции.

№№ по порядку	Наименование цен- ных культур, испы- таемых в Абхазии	Приблиз. потребность СССР в добываемом из них сырье, ввозимом из-за границы	Приблизительная стоимость ввоза	Доходимость с 1-й десятины		Примерная площадь посаждения, необхо- димая для покрытия всего спроса
				Валовая	Чистая	
А. Группа эфиромос- ных						
1	Лаванда настоящая	масла 400	240000	1500	1000-1200	до 500
2	Лимонное сорго . .	масла 800	160000	—	400-1200	300
3	Розмарин	200	50000	—	около 300	до 100
4	Эвкалипты	сух. лист 34000	340000	—	350-500	30-50
5	Пеларгония (герань)	масла 2000	1600000	—	до 2000	до 1000
Б. Группа технических и лекарственных						
6	Камфарный лавр .	тверд. камф. 10000	480000	—	около 600	400
7	Хинное дерево . .	—	—	—	—	70-100
8	Гуттаперчевое дер.	для электро- техн. пром. неогр. кол.	—	—	до 2000	неогранич
9	Мимоза серебристая	1000000	3000000	300	около 200	—
10	Бамбуки	годны для экспорта	—	—	до 1000	минимум 1000-1500
11	Пробковый дуб . .	коры до 300000 гот. пробк. 15000	3000000	150	—	до 20000
В. Группа плодово- продовольственных						
12	Цитрусовые (мандарины, апельсины, лимоны и пр.) . .	5650000	до 15000000	мандарины до 14000 лимоны от 9000	—	5-6000
13	Маслины	масла ол. 1000000 сол.маслин 700000	— —	1000-2000 —	—	— 13-15000
14	Чай *)	более 6000000	300000000	около 300	—	до 1000 *)
15	Благородный лавр .	10000	50000	500	—	160-200

*) Чай — единственная культура из всех перечисленных выше, производство которой, вследствие ограниченности площади латеритов (красноземов) возможна лишь на небольшой территории.

Таким образом, с проведением Черном. ж. д., к земледелию Абхазии, по всей вероятности, будет предъявлена солидная заявка на длинный ряд доходных технических культур, с общей площадью насаждений, примерно, в 40 тысяч дес. и с валовой продукцией на десятки миллионов рублей.

Следовательно, площадь насаждений возможных в Абхазии ценных технических растений близка к той, которая ныне стоит под кукурузой.

Какая часть возможной заявки на технические растения будет во время захвачена абхазским земледелием — это будет далеко не в последнюю линию зависеть от энергии и дальновидности планирующих и хозяйствующих органов госвласти в Абхазии.

Следует заметить, однако, что сравнительно быстро раздвигающаяся союзная промышленность крайне заинтересована в том, чтобы в наискратчайший срок освободиться от стеснительной зависимости от заграницы, возможно скорее перейти на свое собственное советское сырье и полуфабрикаты и перестать переплачивать за них иностранцам недешевую пошлину за свою экономическую отсталость.

Так, например, проектируемое использование дубильного сырья по плану Кожсиндиката вызовет переброску в местном сообщении многих сотен тысяч пудов австралийской мимозы (растущей по побережью) и даст к вывозу десятки тысяч пудов ценных экстрактов, выработанных на этом сырье, как и на каштане (в Кодорском районе).

Представляется весьма поучительным сравнить вышеприведенный список сел.-хоз. возможностей абхазского земледелия с его фактическим нынешним состоянием, поскольку последнее отражается в цифрах земельного распределения по отдельным угольям.

Резкое несоответствие нынешних экстенсивных форм абхазского земледелия экономическим тенденциям 4 ж. д

При этом приходится оговориться, что скудность неточных данных и несогласованность сел.-хоз. статистики по Абхазии особенно в прошлом, к сожалению, лишает нас многих интересных детальных выводов, поневоле заставляя ограничиваться лишь самыми общими соображениями.

Согласно этим цифрам, динамика абхазского земледелия

представляется за последнее 10-летие в следуюш. виде (с округ. до 100 дес.).

Наименование угодий	1917 г. ¹⁾	1923 г. ²⁾	1927 г. ³⁾
	В десятинах		
1 Всей удобной земли	114.300	72.700	81.000
В том числе:			
2 Сады	2.100	3.400	2.200
3 Виноградники . . .	4.000	3.600	2.700
4 Пашни	63 000	45.400	53 600
5 Сенокосы	1.200	1.100	600
6 Пр. удобная земля .	38.000	12 400	17.300
7 Усадебная земля . .	6 000	6.800	4.600

Более наглядная иллюстрация дается следующими относительными цифрами:

Наименований угодий	В ‰ ко всей удобной земли			В ‰ к площади соотв. угодий 1917 г.		
	1917 г.	1923 г.	1927 г.	1917 г.	1923 г.	1927 г.
1 Всей удобной земли . .	100	100	100	100	63,6	70,8
2 Сады	1,8	4,7	2,7	100	162,6	103,5
3 Виноградники	3,5	5,0	3,3	100	90,2	68,1
4 Пашни	55,1	62,4	66,2	100	72,0	85,1
5 Сенокосы	1,0	1,7	0,7	100	78,4	40,6
6 Пр. удобная земля . .	33,3	17,0	21,4	100	32,8	44,9
7 Усадебная земля . . .	5,3	9,2	5,7	100	111,1	75,9

Резкое разноречие приведенных выше данных вынудило Госплан ССР Абхазии их пересмотреть и установить твердые цифры распределения земельного фонда в Абхазии. Эта работа и была проделана Особой Межведомственной Комиссией установившей след. группировку земельной площади в Абхазии:

¹⁾ По данным сел.-хоз. переписи этого года.

²⁾ По данным сел.-хоз. переписи этого года.

³⁾ По данным 10‰ выборочной переписи АБЦСУ.

Земельная площадь	Всего удобной земли (без леса)	В Т О М Ч И С Л Е					
		Сады	Вино- градники	Пашни	Сенокосы	Пр. удоб. земли *)	Усадебн. земли
В тыс. десятин . . .	150,8	1,9	2,4	70,3	1,1	68,3	6,8
В % %	100	1,3	1,6	46,6	0,8	45,2	4,5

Чтобы представить себе характер абхазского земледелия еще рельефнее, сравним между собою отдельные клинья, на которые распадается пашня в Абхазии:

Было занято	в 1917 г.	в 1923 г.	в 1927 г.
	В д е с я т и н а х		
Кукурузой	32.372	31.208	27 941
Проч. зерн. культурами	414	1 599	99
Табакom	8.458	3.068	10.200
Прочими посевами . . .	1.355	1.144	882

Из рассмотрения всех приведенных данных выпукло выступает та крайняя расточительность, крайняя экстенсивность, с которой используется ныне Абхазская почва и ее исключительный субтропический климат: едва 13—14 %/о ее удобной для сел.-хозяйственной культуры земли занято ценными техническими растениями, огородами и садами. Большая половина всей удобной земли отводится до сих пор еще под убыточную кукурузу.

Другой выпуклой иллюстрацией невероятно экстенсивного состояния крестьянского хозяйства „наших субтропиков“ может служить хотя бы обеспеченность абхазской деревни усовершенствованными (фабричными) сел.-хоз. орудиями и машинами и отно-

*) Выгоны (22,9 дес.) и пастбища (45,4 дес.).

сительное место их среди самодельного и примитивного инвентаря прадедовского времени: *).

Наименование сел. х. орудий и машин	Находилось в уездах					ВСЕГО по Абхазии
	Гагринс.	Гудкутс.	Гумист.	Кодорск.	Гальском	
А. Примитивного типа:						
Сохи	12	3.085	1.040	3.498	8.231	15.866
Деревянные плуги . .	22	65	368	1.147	42	1.644
Хворостян. волокуши	3	70	190	2.627	196	3.086
Итого примитивн. оруд.	37	3.220	1.598	7.272	8.469	20.596
Б. Усовершенствованного (фабричн.) типа:						
Плуги железные . .	297	658	2.226	498	21	3.700
Бороны с зубьями . .	103	226	620	99	4	1.052
Бороны железные . .	106	123	42	7	—	278
Пропашники	14	23	221	2	—	260
Сеялки	2	1	3	2	—	8
Молотилки	2	3	4	3	14	26
Кукурузные молотилки	83	20	154	2	543	802
Веялки	5	5	9	—	—	19
Виноградные прессы .	—	866	8	—	1	875
Виноградные дробилки	—	471	17	4	7	499
Итого усовершенств. орудий и машин .	612	2.396	3.304	617	590	7.519
ВСЕГО с.-х. машин и орудий	649	5.616	4.902	7.889	9.059	28.115

*) По данным сел.-хоз. переписи 1923 г.

Таким образом, включая даже винодельческий инвентарь, мы едва наберем немногим больше четверти (26,8 проц.) усовершенствованных орудий. Почти на 80 проц абх. земледелие обслуживается прадедовским примитивным инвентарем.

Легко представить себе тот коренной сдвиг в области земельного использования, который сейчас-же начнется, как только Абхазия соединится удобным рельсовым путем с главнейшими потребительскими рынками Союза—как Ростов, Харьков, Москва, Ленинград.

Несмотря на выжидательную осторожность и большую сдержанность, которыми характеризуется отношение местных хозяйственных наркоматов к перестройке хозяйства абхазского крестьянства на новый экономический тип—такие факты, как постройка первого эфиромасляного завода ТЭЖЭ или закладываемая Кожсиндикатом фабрика дубильных экстрактов, говорят сами за себя.

И, повидимому, эти экономические тенденции, клонящиеся к радикальной интенсификации всего абхазского земледелия настолько уже ярко пробиваются наружу, что ПредСНК'ом ССР Абхазии, Н. Лакоба, стоящий в фокусе всех перекрещивающихся экономических влияний в руководимой им республике, совершенно ясно и определенно формулировал их еще на прошлогоднем (IV) Всеабхазском Съезде Советов, заявив: „Сейчас в сельском хозяйстве главное ударение (...) мы делаем на развитии высокоценных технических культур, на развитии таких культур, которые необходимы для промышленности“.

Достройка Ч. ж. д., как необходимая предпосылка для изжития экономических последствий от малоземелья в Абхазии.

Сделанная характеристика предвидимых последствий и воздействий на сельское хозяйство Абхазии со стороны будущей Черн. д., как мощного экономического фактора, была бы, однако, не полной, если-бы не было указано еще на один результат такого воздействия—

именно, на изжитие малоземелья, которым страдает абхазское крестьянство, и всех связанных с ним депрессивных хозяйственно-культурных явлений.

Цифры сравнительной земельной обеспеченности крестьянина в Абхазии и в других частях Закавказской федерации говорят о том, что земельная теснота в абхазской деревне ставит ее далеко позади кахетинской, азербайджанской и даже армянской деревни, приближая ее только к голодным земельным нормам аджарца и мингрельца:

На 1 хозяйство	В Абхаз.	В Зап. Грузии	В Вост. Грузии	В Аджаристане	В Арменин	В Азербайджане
Всей удобн. земли	4,3	2,8	6,4	2,5	5,6	6,9
Культурн. земли	1,3	1,8	3,9	1,8	2,9	3,2

Но предстоящий переход к интенсивным промышленным садово-огородным и техническим культурам, взамен нынешних экстенсивных зерновых посевов, дает крестьянству в Абхазии успешный выход из его стесненного земельного состояния: любая, даже наименее ценная, из новых с-х культур обещает абхазскому крестьянину доход по крайней мере в 10—20 раз больший чем ему дает кукуруза. И, следовательно, тот же самый крестьянин, который ныне бьется и нищенствует со своим кукурузным полем на одной или двух кцевах,*) начнет зарабатывать благодаря жел. дороге, которая его вплотную подведет к возможности организовать субтропическое хозяйство, столько же, как если-бы у него под хлебом не 2 кцевы, а 4, 6 и даже больше десятин кукурузных посевов.

Такова очевидная роль Черноморского рельсового пути для преодоления самого тяжелого сел.-хоз. недуга абхазской деревни—ее малоземелья.

Ч. жел. дор и сеть под'ездных шоссейных дорог. В заключение остается еще упомянуть о шоссейной магистрали и ее судьбе в связи с достройкой параллельного ей рельсового пути.

Не подлежит никакому сомнению, что тариф на будущей жел. дороге будет существенно ниже ныне действующих гужевых и автомобильных ставок.

Но было бы глубоко ошибочным сделать отсюда тот вывод, что Черн. д. совершенно убьет существующий гужевой и автомобильный транспорт, а, следовательно, сделает излишним дальнейшую заботу о 200 верстном абхазском шоссе.

Конечно, Черн. д. отымет от шоссе нынешнее его значение единственной транспортной магистрали. Но зато это шоссе станет главным под'ездным товарным коллектором, в который будут вливаться и от которого растекаться грузовые потоки вглубь страны, следующие по перпендикулярным к ж. д. линии дорожным веткам, к сооружению которых еще предстоит перейти. Ибо совершенно ясно, что только по мере того, как будет сгущаться дорожная сеть под'ездных путей—станет возможным наиболее полно использовать экономическое влияние Черн. д. на более отдаленно расположенные нагорные районы республики. И следовательно, широкоразветвленная и хорошо содержимая шоссейно-дорожная сеть явится необходимым транспортным дополнением и экономическим продолжением основной жел. дор. магистрали.

Таким образом, Черн. д. неминуемо создаст необходимую благоприятную экономическую кон'юнктуру для энергичного проникновения в толщу крестьянских хозяйств Абхазии новых, ценных трудоемких, доходных субтропических культур.

Под'ем же благосостояния местного крестьянства уверенно вырвет его из лап сегодняшней полунужды, усилит его покупа-

*) Кцева = 900 кв. саж

тельную способность, подымет его предприимчивость, оживит местную торговлю сельско-хозяйственными и промышленными товарами и образует прочную базу для развития местной кустарной и легкой промышленности. Наконец, в последнюю очередь, укрепится и госфинхозяйство, вследствие усиления притока налоговых поступлений и увеличившегося торгово-промышленного оборота.

Коротко—весь уровень хозяйственной и культурной жизни нашей республики должен будет в корне видоизмениться и подняться на высшую ступень своего состояния.

Резюме. Резюмируя, мы можем все сказанное выше сжато формулировать в следующих взаимно-связанных положениях:

1) С постройкой Черн. д. и, следовательно, с момента удобной транспортной смычки земледелия Абхазии с Сев. Кавказской житницей, Абхазское крестьянство освобождается от необходимости вести—в условиях субтропиков—нынешнее, по существу, убыточное экстенсивное полунатурально-потребительское зерновое хозяйство, будучи вполне обеспечено более дешевым привозным Кубанским хлебом;

2) Также будет давить на Абхазское земледелие и вытеснять из него кукурузный клин усиленный спрос на садово-огородные продукты, который предъявит к Абхазии центральный потребительский рынок Союза на другой же день после включения Черноморской железной дороги в общесоюзную жел. дор. сеть.

3) Но решающая перестройка сельского хозяйства Абхазии начнется после того, когда удобный и сравнительно дешевый жел. дор. транспорт заставит наши тресты и проморганизации, работающие на техническом сырье субтропического происхождения (как ряд эфирноносных, маслосодержащих, лекарственных, дубильных и пр. растений) обратить более серьезное и деятельное внимание на возможность заготовки необходимого им сырья в нашей субтропической зоне, вместо более дорогого привоза его из-заграницы;

4) При этом спрос этот на продукты субтропического плододовства, на техническое и лекарственное сырье и душистые растения настолько велик и многообразен, что он может полностью занять всю площадь удобных земель в Абхазии, и—в частности—освобождающихся из под кукурузы полей;

5) Такой глубокий переход абхазского сельского хозяйства к интенсивным доходным культурам не только разрешает основ-

ной больной вопрос о малоземельи в Абхазии, но может, в сущности, вызвать настоящую агрикультурную революцию в абхазском земледелии, которой суждено обновить все народное хозяйство республики и поднять ее население на следующую ступень культурного благополучия.



Черноморская железная дорога и Курорты Абхазии.

Неопределенность
срока достройки
Черноморской ж. д.

Начатые в 1925 г. работы по достройке Черноморской жел. дор. между Адлером и Зугдиди, а также распространившиеся слухи, что эта достройка откладывается на неопределенное время, несмотря даже на то, что Межведомственная Комиссия по новым путям сообщения при ЦКПС в заседании от 3 ноября 1926 г., заслушав доклад специальной комиссии „Об экономическом значении и грузообороте Черноморской ж. д.“, признала, что „Черноморская жел. дорога является главнейшим фактором интенсификации хозяйства и использования как природных богатств, так и курортных возможностей района“, — побуждают нас выявить в настоящем очерке значение достройки Черноморской жел. дороги в деле развития курортов на Кавказско-Черноморском побережье и влияние курортостроительства на рентабельность эксплуатации дороги. Мы будем говорить, главным образом, о курортах Абхазии, так как из недостроенных 207 килом. жел. дороги подвоящая часть (173 килом) пролегает в республике Абхазии.

Историческая справ-
ка о деятельности
Кавминвод и о пас-
сажирообороте на
Минераловодской ж.
д. ветви.

Прежде, чем перейти к нашей прямой задаче, воспользуемся историческими справками — статистическими данными Кавказских Минеральных вод в отношении деятельности курортов и железной дороги, из которых усматривается:

В 1894 году было открыто движение по Минераловодской ветви и с этого года стало заметно развитие групп:

Приезд больных на все 4 группы:

в 1874 г.	1408 чел.
„ 1878 г.	2897 „
„ 1883 г.	4290 „
„ 1888 г.	6911 „
„ 1893 г.	5754 „
„ 1894 г.	7547 „
„ 1899 г.	12771 „
„ 1904 г.	25311 „
„ 1909 г.	33686 „
„ 1913 г.	37173 „

Продажа билетов на станциях Минераловодской ветви:

в 1894 г.	139 182 чел.
" 1899 "	226.423 "
" 1904 "	613.639 "
" 1909 "	1.018 362 "
" 1913 "	1.599 192 "

Как видно, значительное развитие Кавказских Минеральных вод началось после открытия Минераловодской ветви и объясняется это тем, что связанные, при посредстве Владикавказской жел. дор., с общей сетью дорог, Кавказские воды получили возможность пользоваться присущими железнодорожному сообщению выгодами, а именно: стали располагать быстрым, дешевым и удобным сообщением.

Из года в год Владикавказская жел. дор., по соглашению с другими дорогами, устанавливала новые беспересадочные сообщения, чем давала возможность переезда от пункта отправления до пункта назначения в одном и том же вагоне без пересадки на станциях примыкания соседних дорог.

Выгодность эксплуатации Минераловодской ветви оказалась настолько значительной, что бывш. управление Владикавказской жел. дор., с укладкой второго пути на ветви, в 1912 г. увеличило количество местных поездов, а в 1914 г. приступило к разработке вопроса об электрификации Минераловодской ветви, чтобы иметь возможность отправлять не только поезда, но и отдельные вагоны и сократить время переезда, а также, придавая движению характер трамвайного, еще более уменьшить промежуток между поездами.

По инициативе той же Владикавказской жел. дор. с 1 сентября 1910 г., было установлено между Петроградом и лечебными местностями побережья Черного моря сообщение по прямому билету и без заботы о переправке багажа.

Но то обстоятельство, что сообщение с Кавказским побережьем Черного моря не могло совершаться исключительно при посредстве железных дорог, в значительной мере парализовало результаты удобств, предоставляемых железными дорогами.

Здесь также следует отметить, что Владикавказская железная дор. не являлась исключением в отношении забот по установлению скорых и удобных сообщений с лечебными местами. Остальные частные и казенные железные дороги, в свою очередь, развивали удобные сообщения с курортами, находящимися в их пределах.

Черноморская ж. д. не достроена на наиболее важном ее участке.

Между тем, постройка Черноморской ж. д., имеющей направление, главным образом, по Кавказско-Черноморскому побережью, приостановлена на наиболее защищенном от северных

ветров главным хребтом Кавказских гор, участке его с курортами: Гагры, Новый Афон и Сухум, являющимися едва ли не наилучшей частью „Кавказской Ривьеры“. Это побережье, по общему ландшафту, естественным условиям и положению между 43 и 44 параллелями—аналогично: Сан-Ремо, Ментоне, Монте-Карло, Ницца и Канну, т. е. так называемой „Французской Ривьеры“.

Некоторое отличие вносит то, что культура и растительность у нас возможны не только по орошаемым долинам, как на „Французской Ривьеры“, но и на гористых площадях, без ирригации, что придает Кавказско-Черноморскому пейзажу особую мощь, а хозяйству—необъятный простор.

Крупный знаток Черноморского побережья, в особенности Сухума, бывш. Заведующий Сухумским Ботаническим садом, В. В. Маркович, говорит: „Черноморское побережье Кавказа является как бы большой оранжереею, где под открытым небом могут расти смородина, гранат, чай, маслины, экзоты, апельсины, лимоны, табак, пальмы, бананы, в лесах дико растут благородный лавр, самшит, тисс и др. субтропические растения“.

На важное значение недостроенного участка железной дор., находящегося на территории Абхазии, указывает одна из резолюций, принятая первым Съездом деятелей Краеведения Черноморского побережья и Западного Кавказа, состоявшимся в сентябре 1924 г. в Сухуме, в работах коего принимали участие профессора высших учебных заведений и другие представители науки и государственных учреждений, общим числом 188 чел.—в коей сказано: „Абхазия—страна курортов. Развитие курортного дела здесь является таким же жизненным вопросом, как и вопросы разработки недр и проч.“.

„Благодаря климатическим условиям здесь (в Абхазии) круглый год—цветущий сад“, говорит профес. П. Г. Мезеринский в „Климатотерапии в Сухуме“ и подробно, на основании опытов, описывает влияние элементов климата—теплоты, влажности, давления и движения воздуха, осадков солнечного сияния и т. д. на организм через дыхательные пути, кожу и органы чувств.

В климатическом отношении Абхазские курорты и, в частности, Сухум и его окрестности обратили на себя серьезное внимание со стороны, главным образом, врачей и ботаников. Пользующийся широкой, вполне заслуженной, известностью Сухумский акклиматизационный сад был основан еще в 1840 г. с практической целью поставки плодовых и декоративных растений местностям вдоль берега Черного моря.

Расположены на расстоянии нескольких десятков километров друг от друга, климатические курорты Абхазии, занимающие в курортной работе Союза, без всяких преувеличений, одно из крупнейших мест, как необходимые звенья во всесоюзной курортной цепи, имеют некоторые особенности, поэтому рассмотрим их в отдельности и выясним общее значение их в курортно-лечебном деле.

Сухум, по своему весьма теплomu климату, небольшой влажности, громадному количеству ежедневного солнечного сияния и исключительной безветренности (что выгодно отличает его от Ниццы), считается одной из лучших климатических станций в осенний, зимний и весенний сезоны. Ниже приводятся данные о Сухумском климате, составленные Метеорологической станцией Сухумского Ботанического сада за 22 года (с 1904 г. по 1925 год включительно).

	Темпер.	Солнечн. сияния		Осадки		Относит. влажность	Давление воздуха	Облачность
		Колич. час. в мес.	Колич. час. в сутки	Сумма	Число дн. с осадк.			
Январь	6.3	95.4	3.1	134	14	70	761.3	7.4
Февраль	6.6	104.7	3.7	112	12	69	760.5	7.1
Март	9.8	142.2	4.6	108	14	68	759.6	7.1
Апрель	12.9	155.2	5.2	123	14	73	758.1	7.0
Май	17.1	196.6	6.3	100	14	75	757.8	6.9
Июнь	21.0	236.5	7.9	98	12	75	756.3	5.9
Июль	23.5	256.0	8.3	113	10	75	755.0	5.7
Август	23.6	264.5	8.5	90	10	74	755.7	5.0
Сентябрь	20.6	227.1	7.6	132	12	72	758.2	4.9
Октябрь	16.6	182.2	6.1	116	11	71	760.6	5.8
Ноябрь	12.4	118.3	3.9	132	13	68	761.1	6.6
Декабрь	8.4	100.8	3.3	143	13	69	761.3	6.9
Зима	7.1	300.9	—	389	—	69	761.1	7.1
Весна	13.1	494.0	—	331	—	72	758.5	7.0
Лето	22.7	757.0	—	301	—	75	755.7	5.6
Осень	16.5	527.6	—	380	—	70	759.9	5.8
Год	14.9	2079.5	—	1401	149	72	758.8	6.4

Сравнительная температура по месяцам *).

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год
Сухум . . .	6,3	6,6	9,8	12,9	17,1	21,0	23,5	23,6	20,6	16,6	12,4	8,4	14,9
Сочи . . .	5,1	5,6	7,9	11,5	15,9	19,8	23,6	23,0	19,2	15,6	11,1	8,0	13,8
Кап . . .	8,1	8,7	10,3	13,5	16,8	20,3	23,0	22,7	20,0	15,8	11,4	8,6	14,9
Ница . . .	6,5	7,0	8,7	11,8	15,1	19,0	21,9	21,9	19,0	14,6	9,8	7,0	13,5

*) По Сухуму данные — Сухумской Опытной Станции за 1922 г., по другим курортам по «Климатологии в Сухуме» Проф. Мезеринского.

Настоящая таблица представляет данные по климатологии Сухума, в сопоставлении их с данными других известных курортов.

Сравнительная температура по временам года.*)

	Осень	Зима	Весна	Лето	Ср. год
Сухум	16,5	7,1	13,1	22,7	14,9
Сочи	15,3	6,2	11,8	22,1	13,8
Ялта	13,9	4,4	10,7	22,1	12,8
Канн	15,7	8,4	13,5	22,0	14,9
Ницца	14,8	6,8	11,8	20,7	13,5

Из приведенных таблиц видно, что Сухум имеет среднюю годовую температуру, равную Каннам и выше, чем Ницца, Сочи и Ялта.

„Так как Сухум“, по словам проф. П. Г. Мезерницкого, „являющийся зимним климатическим курортом для туберкулезных больных (легочных), летом мог бы обслуживать костный (хирургический) туберкулез и другие заболевания“, — то мы сопоставим его солнечные часы с другими общепризнанными лечебными местами.

В лучшие месяцы с сентября по июнь съезжаются сюда отовсюду туберкулезные больные, посылаемые врачами в надежде на хорошее течение болезни в подходящих условиях, так как ни для одной болезни климатические факторы не являются столь важными, как для туберкулеза.

Для обслуживания приезжающих больных функционируют санатории Курортного Управления: 1) Памяти 4 Марта (б. Азра) на 70 коек, имени д-ра Полугородника (б. санат. д-ра Кошко) на 30 коек, Эвакоприемник на 40 коек, и гостиница „Ривьера“ на 18 комнат, дом отдыха имени Серго Орджоникидзе — 20 коек, в 12 километрах от Сухума в Гульришхе санаторий имени Ленина на 300 коек. Там же приступлено к восстановлению сгоревшего в 1920 г. санатория „Агудзеры“ на 200 коек.

*) Данные о Ялте по «Трудам Курортной Комиссии гор. Сухума № 1—1915 г.», а других по «Климатотерапии в Сухуме» проф. Мезерницкого.

Количество часов солнечного сияния в сутки (среднее за месяц *).

Название местности	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год
Сухум . . .	3,1	3,7	4,6	5,2	6,3	7,9	8,3	8,5	7,6	6,1	3,9	3,3	5,7
Кисловодск .	3,4	4,5	5,3	5,4	6,3	7,1	7,2	8,2	6,4	5,4	4,1	3,0	5,5
Монте . . .	2,1	3,3	3,9	5,0	5,5	6,2	7,4	7,2	5,0	3,6	2,3	1,7	4,4
Лейзен . . .	4,0	4,0	3,4	3,5	5,1	5,3	7,7	6,5	4,2	3,4	3,6	3,4	4,6
Давос . . .	3,2	4,0	5,0	5,4	5,6	5,8	6,7	6,7	5,7	4,5	3,4	2,8	4,9

*) По Сухуму—данные Сухумской Океанской Станции за 1922 г.; по другим курортам—по «Климатологии в Сухуме» Проф. Мелеринского.

Отсюда мы видим, что в Сухуме достаточно солнечного сияния, чтобы соперничать с мировыми курортами.

Кроме санаторий, имеется в Сухуме 12—15 пансионатов, находящихся под наблюдением Курортного Управления и довольно много комнат в отдельных квартирах, к учету которых предполагает приступить Курортное Управление для включения их в свое поле зрения.

Представляя исключительную ценность, Сухум, как курорт, используется в очень незначительном размере, что объясняется, безусловно, главным образом, отсутствием железной дороги: 1) хотя бухта в Сухуме и зимой спокойна, но все же в осеннее—зимнее—весеннее время Черное море бывает часто бурным и многие больные, страдающие морской болезнью, не рискуют ехать на лечение в Сухум. 2) На продукты питания цены высоки, благодаря большим накладным расходам по перевозке их, хотя бы из ближайшего Кубанского района, которая связана с перевалкой в Новороссийске или Туапсе и большими расходами по выгрузке их с парохода на магуну и оттуда на пристань в Сухуме (особенно в отношении скоропортящихся продуктов).

Рассмотрим сведения о движении пассажиров по Сухумскому порту, согласно данных Агентства Совторгфлота в Сухуме. (стр. 51).

Из этой таблицы усматривается, что общий пассажирооборот по Сухумскому порту из года в год значительно возрастает и по сравнению с 1922 годом с 28.361 чел. в 1926 г. увеличился до 105.332 чел., т. е. почти в 4 раза, а в 1927 г. за 9 месяцев, по сравнению с теми же месяцами 1922 года, с 20.126 человек до 92.356 чел., т. е. в 4,6 раза.

Исен также рост приезда—отъезда пассажиров не в курортное для Сухума время года (когда Черное море неспокойно), а в летние месяцы—время передвижения отдыхающих—экскурсантов.

Интересные данные бурного роста внутренних перевозок на автомобилях—мы видим из нижеприводимой таблицы.

Перевезено пассажиров.

Месяцы	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.
Январь . . .	144	56	1329	3620
Февраль . . .	15	46	1630	3467
Март . . .	40	21	2156	5843
Апрель . . .	—	44	2266	4605
Май . . .	63	121	2459	4827
Июнь . . .	15	111	2277	3435
Июль . . .	55	124	2644	4386
Август . . .	186	1961	3266	6120
Сентябрь . . .	180	2106	2527	
Октябрь . . .	120	1789	4282	
Ноябрь . . .	222	2298	3784	
Декабрь . . .	49	1548	2020	
Итого .	1059	10225	30640	36303

Т а б л и ц а

Движения пассажиров по Сухумскому порту.

Месяцы	1922 г.			1923 г.			1924 г.			1925 г.			1926 г.		1927 г.	
	Прибыло	Убыло	Пассаж. оборот.	Прибыло	Убыло	Пассаж. оборот.	Прибыло	Убыло	Пассаж. оборот.	Прибыло	Убыло	Пассаж. оборот.	Прибыло	Убыло	Пассаж. оборот.	Пассаж. оборот.
Январь .	950	1000	1950	1920	1500	3420	1040	1722	2762	1963	1922	3885	2385	2448	4833	2033
Февраль .	985	1020	2005	1260	1550	2810	707	1190	1897	1832	2207	4039	2783	2321	5104	2010
Март .	986	1105	2091	2000	1620	3620	853	1991	2844	2716	2777	5493	3412	3333	6745	3737
Апрель .	1010	1110	2120	2125	1450	3575	854	2714	3568	3367	3565	6932	3458	4793	8251	3819
Май .	1100	1160	2260	2250	1750	4050	1107	3351	4458	3714	3361	7075	4730	4398	7128	5320
Июнь .	1125	1160	2285	2300	1750	4050	1466	3288	4754	3632	3796	7428	5080	5364	10444	5640
Июль .	1240	1175	2415	1900	1860	3760	2683	3464	6147	5219	5281	10500	6621	6198	12819	8534
Август .	1200	1250	2450	2125	1950	4075	3142	3491	6633	2572	4975	7547	7555	5649	13204	9777
Сентябрь .	1250	1300	2550	2400	1920	4320	3241	3035	6276	2893	3015	5908	6521	5024	11545	7363
Октябрь .	1325	1375	2700	2320	1960	4780	3915	2543	6458	3015	2892	5907	4546	4692	9238	
Ноябрь .	1360	1375	2755	1688	1761	3449	2661	2253	4914	3742	2972	6714	3112	3662	6774	
Декабрь .	1365	1415	2780	1583	1692	3275	2374	2378	4752	2083	1856	3939	4665	2582	7247	
	13916	14445	28361	23871	20763	44634	24013	31420	55433	36748	38619	75367	54868	50464	105332	49056
															43300	92356

Из вышеприведенных таблиц усматривается рост перевозки пассажиров, и если по август—декабрь в 1924 и 25 г. г. перевозка увеличилась, благодаря экскурсиям и открытию зимнего сезона, то в 1926 и 27 годах мы наблюдаем общий рост числа перевезенных пассажиров.

Расход на проезд до Сухума. Сколько же тратится пассажиром на проезд до Сухума?

От Ленинграда до Сочи в жестком вагоне 30 р. 62 к.

Это расстояние в 2.493 километра покрывается в 70 часов 23 мин., а на проезд от Сочи до Сухума, при расстоянии в 176 километров, тем, кто не переносит морских путешествий, приходится затратить почти два дня: поезд прибывает в Сочи часто после отхода оттуда машины в Гагры, тоже случается и в Гаграх; таким образом, кроме оплаты проезда в автомобиле от Сочи до Сухума в 16 руб. (больше половины стоимости проезда от Ленинграда до Сочи), пассажир несет еще расход по оплате ночлега в гостинице, не говоря уже о тех неудобствах, которые связаны с пересадкой из машины на машину. Правда, сейчас в проекте—установление прямых авторейсов Туапсе—Сухум, но это дорого и утомительно.

Курорт Гагры. Гагры своей растущей с каждым годом известностью, как климатический курорт, обязаны, главным образом, совокупности природных благоприятных условий, как следствию географической широты, моря, гор и покрывающего их леса.

Одновременное сочетание этих факторов, так редко встречающееся, ставит Гагры в исключительное положение.

„Сравнительно с городом Сочи, говорит Г. Т. Селянинов, осадков здесь за год на 100 м/м. меньше. Осадки распределяются более равномерно в течение года подобно тому, что наблюдается в Сухуме, почему зимою и осенью в Гаграх значительно суше, чем в Сочи: в Гаграх зимою—373 м/м. осадков, в Сочи 483 м/м. осенью соответственно—306 и 421 м/м. Каменистый грунт (известняки) Гагринского района еще более усиливает относительную сухость зимы, и с этой стороны, как зимний курорт, он особенно ценен“.

Благодаря необыкновенному развитию фенообразных течений, приносящих сухой и теплый воздух с гор, Гагры являются самым теплым местом на побережье—теплее даже Батума. Гагринские фены, однако, не имеют стремительной силы швейцарских фенов,—напротив, они проходят здесь почти при полном безветрии.

Средние температуры осенних, зимних и весенних месяцев в Гаграх и других курортах следующие (См. стр 53):

	X	XI	XII	I	II	III	IV	Средн.
Гагры . .	16,9	12,4	9,2	7,3	7,5	9,0	12,5	10,7
Сухум . .	16,6	12,4	8,4	6,3	6,6	9,8	12,9	10,45
Сочи . .	15,6	11,1	8,0	5,1	5,6	7,9	11,5	9,25
Кани . .	15,8	11,4	8,6	8,1	8,7	10,3	13,5	10,9
Ницца . .	14,6	9,8	7,0	6,5	7,0	8,7	11,8	9,34

Таким образом, по температуре Гагры выше чем Ницца и приближаются к Канну.

Гагринский хребет с высоты около 3 000 метров круто обрывается в море, почему на самых близких расстояниях здесь можно найти любую температуру. Уже на высоте 1.000 метров, до которой можно свободно подняться в течение 2-х часов, температура самого жаркого месяца равна 18—20°; на высоте же около 2.000 метров—на альпийских лугах температура июля ниже 15°.

Такую гамму температур на столь близких расстояниях мы не находим нигде, не только в пределах Черноморского побережья, но и в пределах Европы. То обстоятельство, что высокий горный хребет вплотную подходит к морю, обуславливает, что даже в верхних его частях сохраняются положительные особенности приморской полосы—именно, большое количество солнца летом, чего нехватает высокогорным районам вдали от моря, как, например, в районе Красной Поляны, где туман и дожди довольно обычное явление.

Растительные же зоны, составляющие необыкновенную красоту высоких гор,—в Гаграх выражены полностью". (Г. Т. Селянинов).

Климатические условия Гагр обратили на себя внимание б. принца Ольденбургского, который построил здесь климатическую станцию по последнему, в то время, слову техники и санатории, истратив на это до 7.500.000 руб., полученных им от правительства и от вырученных доходов по эксплуатации курорта.

Гагры полезны для малокровных, претуберкулезных, слабогрудых и других, нуждающихся в оживляющем действии тепла, света, воздуха и моря, для тех, кому необходимо удалиться от обычной своей деятельности, домашней обстановки для душевного

покоя и отдыха нервной системы и для которых пребывание в климатических санаториях является тягостным, а также и для тех, кто нуждается в накур'е и специальной диете.

Курорт имеет и сейчас гидроэлектрическую станцию, канализацию, водопровод с вкусной питьевой водой. студеной даже в самые жаркие дни, проведенной из горных источников, почти десятичный парк вдоль берега с богатейшей коллекцией субтропической растительности, пальмовой и платановой аллеями, прудами и высокобьющими фонтанами; на курорте полная тишина и отсутствие пыли.

Из красивых и оригинально вкрапленных в море субтропической растительности зданий, хорошо благоустроенных, обращает на себя внимания трехэтажная гостиница „Гагрипш“.

В ведении Курортного Управления имеется 10 зданий в 427 комнат и может быть использовано еще целый ряд дач, требующих ремонта и достройки.

В Гаграх функционируют Дом Отдыха ЦИК'а СССР в течение круглого года и Дом Отдыха Стражассы Абхазии в летнее время.

Кроме этого, в частных пансионах и квартирах сдается до 200 комнат.

Должно быть отмечено поразительно счастливое положение Гагр в смысле эпидемических заболеваний; давно не было ни тифа, ни скарлатины, ни дифтерита и проч. Отдельные заболевания этими болезнями носили спорадический характер и быстро ликвидировались.

В отношении малярии курорт Гагры вполне благополучен.

Для определения посещаемости Гагры, воспользуемся материалами Гагринского морского агентства.

Сведения о количестве выбывших пассажиров из Гагр на пароходах Совторгфлота. (См. стр. 55).

Из сведений о количестве выбывших пассажиров из Гагр на пароходах Совторгфлота усматривается наибольшее движение с мая по октябрь включительно и при сравнении с движением в эти месяцы 1911 и 1912 года, периода наибольшего расцвета Гагр в довоенное время, мы видим, что в 1926 и 1927 г.г. число выбывших, а, следовательно, и прибывших, почти в два с половиною раза больше.

К этим данным следует прибавить и ту перевозку, которая производится атоотранспортом.

Считая, что с мая по октябрь из Сочи в Гагры ежедневно

Месяцы	1911 г.	1912 г.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	по 1-XI 1927 г.
Январь .	214	519	87	180	390	518	476
Февраль .	418	630	100	118	447	440	500
Март . .	628	864	171	262	667	709	952
Апрель .	822	1532	205	334	852	1319	945
Май . . .	988	982	397	570	933	1168	1020
Июнь . .	869	1212	521	602	937	2083	1675
Июль . .	1250	1564	576	737	2328	2173	2589
Август . .	1307	1598	726	923	2530	2642	3315
Сентябрь .	1503	1712	625	820	1955	2202	2372
Октябрь .			529	822	1904	2307	2558
Ноябрь .			483	532	886	1023	
Декабрь .			378	602	660	647	
			4798	6502	14489	17231	16402

отходило два автобуса с 14—15 пассажирами, один санитарного типа автомобиль с 10 пассажирами, одна машина из Адлера (копечной станции сев. участка Черноморской жел. дороги) и в прочие месяцы по одной машине из Сочи и Адлера, а также и обратно Гагры—Адлер—Сочи, следует определить минимальное количество пассажиров, выехавших за год на автомобилях из Гагры в 9.000 человек.

Обладея исключительно ценными климатолечебными данными, медицинскими установками и хорошим благоустройством, Гагры, из за отсутствия железной дороги, к сожалению, используются только в летний сезон, между тем осень и зима здесь лучшее время года во всем Союзе.

Новый Афон

Новый Афон расположен в 83 килом. от Гагры и 23 килом. от Сухума и обращен на юг всей поверхностью равномерно, вследствие чего вся территория его, как высоты, так и береговая полоса, одинаково доступны солнечным лучам.

Новый Афон хорошо защищен от холодных ветров горной цепью, которая спускается к морю террасами, образуя открытую хорошо вентилируемую морскими бризами местность, чем он отличается от Гагр, где горы подходят отвесно к берегу.

В Новом Афоне различают высокую часть, среднюю и приморскую.

К высокой относятся: Иверская гора, высотой 1.750 фут., Фуникулер 2.800 фут., Ласточкино и Орлиное гнезда 840 фут.

Средняя часть, занятая монастырем, имеет в среднем высоту около 420 фут.

В приморской части находятся гостиницы и разные учреждения.

Средняя годовая температура доходит до 15°. Температура редко когда понижается ниже 1—2 градусов. Данные солнечного сияния ставят Новый Афон выше знаменитых зимних станций Швейцарии: Новый Афон имеет среднее годовое солнечное сияние 5,8 часов в сутки, тогда как в Давос 4,9, Лейзен 4,6 и Монте-Карло 4,4 (См. таблицу данную для Сухума).

При таком теплом климате, сила растительности, также как и в Гаграх, поразительна. Панорама, развертывающаяся с вершины холма, на котором расположен нагорный монастырь, представляет исключительный интерес.

Новый Афон является идеалом того курорта, о котором в 1921 г. Наркомздрав т. Семашко на 2-ом Всероссийском Курортном Съезде в своем докладе "Курортное строительство в условиях новой экономической политике" сказал: "Курортное дело по сравнению с чисто лечебным делом обладает особенностями (курорт—лечебная местность), позволяющими широко развернуть хозяйственную деятельность. Каждый курорт должен иметь при себе организацию снабжающих его предприятий (совхозы, огороды, молочные фермы, рыбные промыслы и т. д.). Ни одна из возможностей самоснабжения не должна быть упущена".

Все эти данные имеются в Новом Афоне.

Картина огромного и разнообразного хозяйства поражает стройностью, богатством сооружений и орудий производства, отвечающих всем требованиям самоснабжения, как продуктами первой необходимости, так и строительными материалами; имеется образцовая пасека, молочная ферма, виноградники, фруктовые сады, масличные рощи, дающие ежегодно тысячи пудов маслин; из подсобных предприятий имеются: чугунно-литейный и кожевенный заводы, механические мастерские, гидро-электростанция. Доставка всего необходимого к требуемым пунктам облегчается, благодаря наличию узкоколейной железной дороги вокруг всего монастыря, при чем она захватывает на своем пути все хозяйственные сооружения. Все это выдвигает Новый Афон в первые ряды и приобщает его к числу первоклассных европейских курортов.

Новый Афон представляет редчайшее сочетание условий, необходимых при лечении различных болезней.

Нижнюю часть монастыря предположено приспособить под санаторий для детей с костным туберкулезом на 50-60 коек. В этой же зоне имеются все условия для устройства солария и электро-свето-водо-лечебницы, купальни и площадки для занятий физкультурой.

Главные корпуса монастыря предположено использовать под санаторий с единовременной пропускной способностью до 230 человек для малокровных, больных сердцем, печенью и селезенкой, для лиц, нуждающихся в отдыхе после перенесенных тяжелых болезней.

На Альпийской зоне, расположенной на горе Борисова, в виде огромного окруженного дремучим лесом плато, предположено устройство санаториума для неврастепников.

Сообщается альпийская зона с прочими—при помощи фуникулера.

Несомненно, Новому Афону предстоит блестящее будущее, как климато-бальнеологическому курорту, с сезоном круглый год.

Лишь неудобство сообщения—железной дорогой, с пересадкой в Туапсе до Сочи, а оттуда на автомобиле или пароходе или же поездом до Батума или Поти, а оттуда пароходом, оставляющимися против Нового Афона на рейде и относительная дороговизна проезда задерживали развитие курорта.

Но за последние два года жизнь оказалась сильнее всех обстоятельств, как дороговизна и неудобства проезда в Нов. Афон и мы видим в летние месяцы бурный приток приезжих.

По данным Ново-Афонского хозяйства:

в 1925 году	сдавалось	в течение летних мес.	—150 комнат,
			приезжих было 2.000.
" 1926 "	"	"	летних мес.—300 комнат,
			приезжих было 5.000.
" 1927 "	"	"	летних мес.—350 комнат,
			приезжих было 15.000.

Многие приезжие селились на частных квартирах и не были зарегистрированы.

Об общем количестве приезжих можно судить также по нижеприведенным данным в таблице:

Пассажирооборот по Ново-Афонскому порту и автотранспорту.

Месяцы	1925 г.			1926 г.			1927 г.			Автомобили из Сухума	В С Е Г О
	Пароход			Пароход			Пароход				
	Количество приехавш.	Количество выехавш.	П/оборот	Количество приехавш.	Количество выехавш.	П/оборот	Количество приехавш.	Количество выехавш.	П/оборот		
Январь . .	—	—	—	2	15	17	11	15	26	607	633
Февраль . .	—	—	—	2	1	3	10	19	29	755	784
Март . . .	—	—	—	—	—	—	62	37	99	882	981
Апрель . . .	—	—	—	—	—	—	41	85	126	836	962
Май	40	93	133	41	54	95	197	134	333	1106	1439
Июнь . . .	83	126	209	291	235	526	484	255	739	2343	3082
Июль . . .	333	242	575	779	814	1593	1198	867	2065	2968	5033
Август . . .	476	371	847	1212	1210	2422	776	1123	1899	4596	6495
Сентябрь . .	178	291	469	493	385	878	431	449	880		
Октябрь . .	89	139	228	306	224	530	71	144	215		
Ноябрь . .	38	58	96	92	110	202					
Декабрь . .	—	4	4	14	33	47					
ИТОГО .	1237	1324	2561	3232	3081	6313	3281	3128	6409	14093	19409

Из таблицы усматривается, что в то время, когда Новый Афон, по своим климатическим условиям, так же как Сухум и Гагры, представляет особенную ценность для всего Союза, а именно, в осенне-зимне-весенний сезон, курорт совершенно не используется, по одной причине—отсутствию путей сообщения.

Летние месяцы июнь, июль, август дают значительно возрастающее количество пассажирооборота.

В 1927 г. за время с января по август включительно пассажирооборот выразился в 19409 человека, не считая перевозок на автомобилях из Гагр и Гудаут и линейками из Сухума и Гудаут.

**Тиварчельские
минеральные воды.**

Расположенные в глухом ущелье реки Гализги в 30 километрах от города Очамчиры, Тиварчельские минеральные воды привлекают к себе весьма разнообразных, по роду заболеваний, больных не только Абхазии, но

и Мингрелии, Аджаристана, и даже Кубани, и имеют широкие перспективы развития в крупный курорт.

В течение летнего сезона в Ткварчели обычно проходит до нескольких тысяч человек. Все эти больные, страдающие последствиями ревматизма, остатками люэса, с явлениями нарушения обмена веществ и т. д., прежде, чем добраться до них, должны проделать невероятные усилия, карабкаясь по горным тропам и переходя по бурным речкам.

Ткварчельские минеральные источники представляют собою три теплых ключа, бьющих из скалы у самого берега реки Гализги, с суточным дебетом от двадцати пяти до тридцати пяти тысяч ведер и с температурой, в среднем, в тридцать градусов.

У каждого ключа устроен каменный бассейн, где одновременно могут принимать ванны три-четыре человека. Над бассейнами устроены массивные каменные своды, за исключением третьего источника, который накрыт ветхой деревянной крышей.

Своды, служащие ванными помещениями, лишены достаточного доступа света, выложены из дикого камня и по форме кладки говорят о своем довольно древнем происхождении.

Бьющая из ключей вода светлая, прозрачная, без вкуса. В десяти саженьях от этих источников из скалы бьет четвертый ключ, температура которого значительно ниже (около 20 градусов).

У подножия каменистого обрыва, над самой водой, имеется пятый источник, к которому можно проникнуть только по веревке, спустившись с края обрыва. Он бывает виден сверху только в июле и августе, когда уменьшается вода в реке; в остальные же месяцы теплый источник бьет под водой реки и сверху не заметен.

Ясно, что все эти источники имеют общее происхождение и, приближаясь к поверхности земли, разбиваются на несколько ключей; вполне ясно, что при изысканиях можно обнаружить и другие выходы, что при каптаже значительно увеличит дебет воды.

При той загруженности других, такой же группы курортов, вопрос о Ткварчельских источниках в сети курортов Кавказско-Черноморского побережья в настоящее время является актуальным.

Все это заставляет обратить особенное внимание на ту основную причину, почему до сих пор Ткварчели, имея на то полное основание, по ценности своих источников, не могут получить надежащего своего развития и благоустройства. Причина—это только бездорожье. Оно мешает, прежде всего, приступить к созданию, хотя бы самых простейших, но необходимых для больного человека жилищ, так как трудно подвезти материал; оно мешает создать медицинскую организацию, так как Ткварчели, из за своей

отрезанности, в смысле сообщения, являются каким то уединенным островом; та же причина мешает палатить регулярный подвоз продуктов, а стало быть и сооранганзовать питание внутри курорта.

Курортное Управление включило в смету на ближайшее время расходы на исследовательскую работу в районе Ткварчельских вод.

Источник Охурей. В Гальском уезде в 3-4 километрах от трассы Черноморской железной дороги на берегу реки Охурей находится одноименный источник, привлекающий больных не только из окрестных, но и из дальних сел, страдающих катарральным состоянием желудка, глазами заболеваниями, головными болями, скрытой лихорадкой.

Прочие минеральн. источники. Кроме вышеупомянутых минеральных источников, в Абхазии имеется значительное число и других.

Большинство источников не исследованы, анализ воды не произведено и неизвестен с точностью их дебет.

Из источников в специальной литературе известны следующие:

а) холодные соляные: 1) на г. Цибишна, 2) Шхепачи-Дзетаба в урочище Домбего, на р. Бетага, притоке Бзыби, 3) близ сел. Бедна, 4) Дзихча, выше сел. Гагриши.

б) холодные углекислые: 1) на р. Одохара, притоке Бзыби, 2) на р. Квани, притоке Кодора, 3) в урочище Шхабца, на р. Бзыби, 4) Варваринский на горе Цкари, 5) Клавдинский на горе Цхири.

в) холодный соляно-щелочный в урочище Амчш-дзы или Амшдзыха в общине Звандриши.

г) холодный кисло-сернистый на правом берегу р. Чхалта, ниже впадения в нее р. Шаудиду.

д) холодные сернистые: 1) Дзышра-Азего или Дзымра-Азгра в котловине горы Дзышра на одноименной реке, притоке Бзыби. 2) на берегу р. Ацгара, притока Кодора. 3) Беслинские, Беслетские или Сухумские в 3-4 верстах от Сухума, которыми пользовались в древности, возможно, что при римском владычестве.

е) холодный железистый в Клычковском ущелье, на р. Клыч, притоке Гвандры.

ж) столовая вода источника „Анкара“ в Сухуме по „Венецианскому шоссе“.

з) столовая вода „Ольгинского источника“ в Отрадном, в 2 верстах от Новых Гагр.

„Ольгинская“ вода в газированном виде в довоенное время поставлялась не только на Гагринский, но и Сочинский курорты;

при проведении железной дороги и небольшой стоимости фрахта, эта столовая вода, при доступности, будет иметь большое пространство на побережьях.

Города—сады. С проведением Черноморской жел. дороги начнут развиваться на Абхазском побережье новые курортные города-сады, строительство которых входит в план Главного Курортного Управления Абхазии:

Пицунда. Климат Пицунды, находящейся в 12 килом. от Гагры, можно охарактеризовать, как мягкий, субтропический, с средней годовой температурой около $+15^{\circ}$, при средней в январе $+4^{\circ}$.

Характерной особенностью Пицунды, отличающей ее от одно-тишных стран Средиземноморья и обуславливающей буйный рост и своеобразие ее растительности, является, главным образом, распределение осадков по временам года.

По мнению профессора Н. П. Кузнецова, в Пицунде не бывает столь характерной для Средиземноморья и Крыма летней засухи и климат ее приближается к влажному субтропическому климату Японии, Сев. Индии и некоторых других стран.

Пицунда расположена на сухом мысу, открытом свободному действию ветров, как морских, так и дующих с моря; здесь даже в самое жаркое время ощущается некоторая свежесть, благодаря постоянно дующим бризам.

На берегу расположена сосновая роща, площадью до 200 десятии, объявленная заповедником.

Прекрасный мелкогравийный пляж и удобная для купанья бухта, множество ущелий и речных долин, отлогие склоны гор к югу, красивые, спускающиеся к морю утесы, покрытые редкими экземплярами приморской сосны и земляничного дерева, придают этой местности живописный вид и увеличивают ценность курорта.

Мюссера. Точных научных исследований о Мюссере-Калдахаре нет и только известные данные о Сухуме, находящемся в той же климатической полосе, могут дать характеристику этому уголку Абхазской Швейцарии, как морскому и зимнему климатическому курорту.

Мюссера и Калдахара—это две смежные, представляющие одна продолжение другой—красивые долины, находятся от Гагр по шоссе в 22 километрах.

По широте, эти местности совпадают в Западной Европе с северной частью Черногории, северным пунктом Корсики и северным берегом Пиренейского полуострова, следовательно, южнее Ниццы и Биаррица.

Морское купанье в Мюссере особенно приятно, вода более насыщена солью, чем в других местах побережья Абхазии, вследствие отсутствия по близости больших рек с пресной водой.

Западный берег моря закрыт большими скалами, а у подножия их на дне моря большое количество огромных камней, оторванных в свое время от скал.

Картина на редкость могущественная и исключительная в Абхазском районе побережья.

Вода родниковая вкусная и в изобилии. Растительность субтропическая.

Отдаленность от крупных городских поселений и отсутствие железно-дорожного сообщения тормозит развитие курорта „Мюссера“, который все же до войны привлекал приезжих в летнее и осеннее время.

Гудауты. Гудауты находятся в 40 килом. от Сухума и 65 килом. от Гагры, на берегу моря, на возвышенном плато, которое на расстоянии 11 километров от берега с севера загромождено массивами снеговых гор, нигде на всем побережье не подходящих так близко к морю.

После Сухума и Гагр, Гудауты одно из оживленных мест Абхазии.

С 1910 по 1914 год Гудауты, как курорт, приобретал все большее значение и с курортной целью на новых участках было построено несколько сот дач, которые за время войны пришли в упадок, а сейчас постепенно восстанавливаются.

Над берегом моря разбит бульвар. Проведен водопровод, дающий хорошую и в достаточном количестве воду. Имеется электрическая станция.

Западная, примыкающая к городу, часть плато представляет собою равнину с наклоном к морю.

Прохладное лето, чистый воздух и прекрасное морское купанье привлекают летом приезжих, даже из самых отдаленных мест Союза, число коих из года в год все возрастает.

Дорогу, по которой расположены перечисленные выше курорты от Гагр до Сухума, где можно было бы воздвигнуть сеть санаторий, по словам проф. П. Г. Мезерницкого, сравнивают с дорогой от Каин до Сан-Ремо.

Аэро. В Гальском уезде развивается горно-климатический курорт Аэро (Очаке), привлекающий в течение последних 20-ти лет значительное число больных.

Черноморская ж. д., курорты и туризм. Влечение к европейским курортам объясняется не только их достоинствами и дешевизной, но и тем соображением, что поездки эти всегда соединяются и с задачами туризма. Каждый больной, отправляющийся на иностранный курорт, знает, что и по пути туда, и на обратном пути, он может воспользоваться всеми средствами европейского туризма для наиболее дешевого, экономного и приятного изучения чужих стран с самых разнообразных точек зрения.

Туризм является могучим средством для возбуждения в населении духовного под'ема сил, общественной энергии, жажды знания и совершенствования.

Курорты и туризм—две стороны одного и того же дела, друг друга взаимно дополняющие и поддерживающие.

Горный туризм считается в Европе и Америке совершенно исключительным по значению средством оздоровления от профессиональной усталости работников всех видов физического и умственного труда.

Горный туризм и альпинизм давно признаны, как лучший способ закалывания организма, предохранения от болезней и метод выработки из человека наиболее трудоспособной машины.

Особенно богаты и интересны для горных экскурсий Кавказ и, в частности, Абхазия

Кавказ, с точки зрения горного туризма, не уступает Альпам. Но многие считают, что Кавказ далек и недоступен. И если до сих пор внимание туристов привлекала исключительно Военно-Грузинская дорога, по которой налажено автомобильное сообщение, то за последние годы особый интерес проявляется к Военно-Сухумской и Военно-Осетинской дорогам.

Многие туристы (Истомин, фон-Мекк), описывая грандиозно величественные красоты Клухорского перевала (по Военно-Сухумской дороге), отмечают, что он смело может поспорить с самыми величественными альпийскими перевалами.

В деле существенной поддержки экскурсионных предприятий значительную роль играют пути и средства сообщения и наоборот.

Известный организатор всемирных путешествий, англичанин Томас Кук, за несколько лет до европейской войны начал переговоры с бывшим Российским правительством относительно разрешения открыть ему свои бюро в России, имевшие целью дать иностранной публике возможность посещения лучших мест; осуществлению этого помешала война.

В последнее время намечается создание для развития туризма особого акционерного общества с участием ВЦСПС, Главного Курортного Управления РСФСР и НКПС.

В журнале „Американская торговля и промышленность“ Е. Омельченко в статье об американском туризме освещает его финансовое значение для СССР, если волна туризма будет направлена в сторону Союза.

„В 1925 году из Америки выехало 365 тысяч туристов, которые, по неполным сведениям, издержали в Европе 560 миллионов американских долларов. В 1926 и 1927 г. движение туристов было еще в больших размерах.

При таком массовом движении в туризме участвуют все слои населения. Большой прилив американской валюты имеет серьезное значение для расчетного баланса каждой страны. Летом 1926 года, когда отношения между С. Штатами и Францией приняли обостренный характер и американские туристы подверглись нападениям французской толпы, правительство Франции старалось всеми способами загладить неприятное впечатление, указывая, что издержки американских туристов превышают весь экспорт французских товаров в С. А. С. Ш.

Если удастся привлечь в СССР хотя бы одну десятую часть американских туристов то это будет означать появление в расчетном балансе СССР активной статьи в 50-60 миллионов долларов ежегодно“...

Швейцария зарабатывает на туризме 400 миллионов франков, Италия около 300 миллионов лир, Австрия 160 милл. крон.

Отсюда ясно видно, какую громадную роль должна сыграть достройка Черном. д. в этом деле, так как она явится звеном в круговом железнодорожном сообщении по Кавказу и сделает доступным, удобным и с небольшой затратой времени посещение курортной жемчужины СССР-Абхазии, которая вся, строго говоря, представляет из себя место для экскурсий, как в отношении красот природы, богатейшей флоры, так и исторических памятников. И сейчас колоссальный рост экскурсантов в Абхазию усматривается из приведенных выше данных агентов Совторгфлота и автотранспорта о движении пассажиров.

По данным Экскурбюро НКПР Абхазии зарегистрировано в летние месяцы прошедших через него экскурсантов в 1925 г.—757 чел., в 1926 г.—1150 чел. и 1927 г.—2536 чел., при чем, эти сведения далеко не полные, так как параллельно в летние месяцы функционировали в Абхазии и экскурсбазы НКП РСФСР, сведениями коих мы, к сожалению, не располагаем, но число прошедших через них экскурсантов, безусловно, значительное.

Черноморская жел. дорога, курорты и война. Переживаемые события мирового значения ставят перед нашим общественным сознанием вопрос о возможном увеличении пропускной способности и развитии лучших климатических курортов. На

случай войны, климатические курорты Абхазии приобретают особое значение. Война всегда, а в особенности при современных способах ее ведения, дает десятки и сотни тысяч больных туберкулезных, с расстроенной нервной системой, ревматиков, с которыми нечего делать в лазаретах и значительная часть которых может стать работоспособными после зимнего пребывания под южным солнцем, на берегу теплого моря.

В феврале 1915 году на заседании Курортной Комиссии в Сухуме был поднят вопрос о правительственной субсидии городу Сухуму на нужды санаторных сооружений и о размерах земли под санаторий на 5000 чел.; главным тормазом к осуществлению этого проекта был вопрос о способах доставки больных и раненых в Сухум, и члены Сухумской Курортной Комиссии обратились в Общество по сооружению Черном. дор. с просьбой ускорить сооружение под'ездного пути от Ново-Сенаки до Сухума.

В Гагры и Новый Афон в то время больных не принимали.

Черном. д., курорты и сельск. хозяйство. Всем хорошо известна дороговизна жизни в Сухуме, Гаграх и Новом Афоне, главная причина которой—отсутствие дешевых, удобных и скорых путей сообщения—железной дороги, отсюда и две других причины: 1) слабая организованность хозяйственной жизни населения, к урегулированию чего принимает все меры Абсельсоюз, и 2) высокие цены у частных торговцев. Этим объясняется дороговизна, а часто и недостаток яиц, домашней птицы на местных городских рынках, недостаток хорошего молока, дороговизна мяса, овощей и других продуктов первой необходимости, для производства которых климат и природа Абхазии представляют наиболее благоприятные условия.

Климатические условия Абхазии позволяют иметь на месте всю зиму свежие овощи.

Этот вопрос и сейчас животрепещущий не только для Абхазии, но и в интересах всего Союза, и в связи с развитием курортного дела и увеличением численности приезжающих, должно постепенно увеличиваться в Абхазии и число трудовых хозяйств мелкого фермерского типа, занимающихся огородничеством, пчеловодством, свиноводством, молочным делом и проч. Таким образом, организация таких фермерских хозяйств—очень важное обстоятельство для успешного развития курортного дела и общедоступности курортов—находится также в зависимости от достройки Черном. дороги.

Курорты в довоенное и настоящее время. В дореволюционное время курортного строительства, которое являлось бы выражением определенных медицинских задач, вложенных в курортное дело, не существовало.

Не было общего плана, объединяющего собою совокупность всех обслуживающих данную лечебную местность зданий, установок и устройств, так как сама идея курорта, как лечебного центра, не имела точного и ясного определения. Курорты, как общее правило, были или местами отдыха и развлечения, или же, в лучшем случае, пунктами предоставления больным отдельных лечебных процедур. Общий тип курортного лечения был амбулаторный.

Так, по данным проф. Штанге, из общего числа посетивших в 1913 г. русские курорты—405.000 больных, всего только 8.000 чел. (2%) было санаторных.

Непрерывной заботы курорта о больном, подчинения его жизни определенно установленному режиму не имелось, так как медицинское лечение заканчивалось с выходом больного из лечебного учреждения, где он пользовался прописанными ему процедурами и соответственным питанием. Лишь на казенных курортах, наиболее ценных и мощных, с многолетней установившейся репутацией, государство принимало меры к урегулированию общего направления курортного строительства.

**Роль курортного
лечения в общем
хозяйстве страны.**

За годы советского строительства курортов, мы привыкли рассматривать их, как „ремонтные мастерские“ живой рабочей силы. Это значит, что они дают изношенному в процессе профессионального труда организму тот потенциальный запас механической энергии, который должен, и в нормальных условиях может, производить эквивалентную сумму меновых ценностей; иными словами, курорты ремонтируют одушевленную человеческую машину (такое определение мы встречаем у проф. Жюль Амара в его труде „Le moteur humain“, а из русских авторов - у Словоцова, Кекчеева и др.), как завод ремонтирует и восстанавливает в действии станок, плуг или иное орудие производства. А если это так, если за курортным лечением признается эта важнейшая роль в общем хозяйстве страны, то к нему пред'являются трудовым государством те же требования (в известном, конечно, смысле), какие пред'являются нашей индустрии.

Если перевести эти требования на язык индустриальной практики, они формулируются следующим образом: курортный ремонт необходимейших государству человеческих машин должен производиться в возможно большом количестве, быстрее, прочнее и дешевле.

Достигнуть это можно, главным образом, на курортах Абхазии, где сезон длится круглый год, только при достройке Черноморской дороги.

Курортная емкость в районе недостроенного уч. Черном. д. и потребность населения в курортн. лечении.

Рассмотрев важнейшие факторы развития Абхазии, как страны курортов, и значение последних для рентабельности Черном. д., перейдем к вопросу о емкости курортов в районе недостроенного ее участка.

Прежде чем сказать—какое количество больных и отдыхающих может нуждаться в курортах Абхазии и насколько пропускная способность последних может быть увеличена, в связи с проведением Черном. д., отметим, в дополнение к сказанному выше о количестве приезжих, число больных, прошедших через санатории Главного Курортного Управления Абхазии:

Санатории Абхазии (Сухум, Гульрипш, Гагры).

	1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26
Пропускная способность	150	325	420	455	670
Количество проведенных койко—дней.	15800	26640	46180	57441	68496
Колич. прошедших больных	310	683	1078	1420	1814

Из приведенной таблицы усматривается, что с 1921—22 г. г. пропускная способность санаторий в 1925—26 г. увеличилась в 4 раза, а количество прошедших больных увеличилось в 6 раз.

При этом следует напомнить о сказанном выше, что в 1926—27 г. в Гаграх курортная политика велась в направлении и использования бывш. дворца и дач под дома отдыха и гостиниц для приезжих с предоставлением им лечения в поликлинике и при функционировании только одного санатория в 80 коек и что Курортное Управление приступило, в настоящее время к увеличению числа санаторий.

Одновременно необходимо отметить и рост населения городов Абхазии, согласно данным АБЦСУ.

Г о р о д а	1922 г.	1926 г.	Прирост	В проц. отнош.
Сухум	17.426	20.032	2.606	+3,2%
Гагры	2.866	3.659	793	+6,6%
Гудауты	2.843	3.591	748	+6,5%

Из этой таблицы усматривается значительный годовой процент прироста городского населения, несмотря на отсутствие железной дороги и дороговизну жизни, что в некоторой степени должно быть объяснено переездом сюда на жительство из других районов лиц, нуждающихся в абхазском климате, в условиях которого может поддерживаться их трудоспособность.

Переходя к вопросу о количестве лиц, нуждающихся во временном пребывании на курортах Абхазии, будем исходить из того, что:

1. В довоенное время общее количество пользовавшихся своими и заграничными курортами доходило до 700.000 чел., причем ежегодный выезд русских больных на заграничные курорты выражался в цифре свыше 300.000 чел., которые вывозили туда не менее 200 миллионов руб. Некоторые германские курорты, по преимуществу, обязаны были приезжим из России своим благоустройством.

При 150 миллионах тогдашнего населения, один человек посещал курорты из 214 не посещавших, а по отношению к посещавшим свои курорты эта пропорция выражалась 1 к 500; такая малая пропорция объясняется тем, что русские курорты были недоступны для маломощного класса и сообщение с частью из них было затруднительно и дорого.

2. В Западной Европе ежегодно посещают свои курорты 1 на 65—75 чел.

3. Так как в настоящее время курортное лечение является одной из главных забот правительства в деле оздоровления населения не только в смысле лечения болезней, но и их предупреждения—можно и для наших курортов принять пропорцию в среднем 1 на 70.

При общем количестве населения Союза в 145.690.000 чел., при такой пропорции, ежегодно число курортных посетителей должно выражаться минимальной цифрой или $\frac{145.690.000}{70}$ или приблизительно 2.081.285 ч., т. е. должно превышать довоенное число посещавших курорты, вообще, почти в три раза, а посещаемость наших курортов должна увеличиться в пять раз, что, без сомнения, далеко от более или менее полного удовлетворения всех нуждающихся в курортном лечении.

Все курортные места и учреждения, кроме Черноморского побережья, в довоенное время считались почти законченными и емкость их почти определившейся.

Считая, что посещаемость Кавказско-Черноморского побережья от Анапы до Сухума, согласно доклада проф. Штанге на

с'езде по улучшению отечественных лечебных местностей в 1915 г., выражалась в 75 000 чел., следовательно, посещаемость других курортов определялась в 400.000 — 75.000 — 325.000 человек и полагая, что, при увеличении нагрузки, емкость других курортов можно довести до тройной нормы, т. е. до 975.000 человек, получим, при вычитании этой цифры из предположенной посещаемости $2.081.285 - 975.000 = 1.106.285$ человек, нуждающихся в курортном лечении, которые, в значительной части, должны будут провести его на Кавказско-Черноморском побережье, для чего необходимо увеличение его емкости. А одним из лучших мест в этом районе явится Абхазия, где исключительные природные богатства дают возможность проводить климато-больнеологическое лечение в течение круглого года, избавить больных от забот, беспокойства и дороговизны, проводить в определенные сезоны разные виды лечения на отдельных курортах и, при проведении железной дороги, значительно удешевить жизнь, т. е. сделать находящиеся в начальной стадии развития курорты Абхазии общедоступными.

Какое же количество приезжих смогут принять курорты Абхазии в первый год проведения железной дороги?

Исходя из наличного в настоящее время жилфонда и считая, на основании приведенных выше соображений, что дороговизна продуктов значительно понизится и что приезжие живут на курорте в среднем в летнее время две недели, а в зимнее—полтора месяца, следует предположить:

1) По Сухуму, с небольшой погрешностью, относя данные агентства Совторгфлота к приезжим, главным образом, на лечение, отдых и экскурсии, а данные автогаражей к местным перевозкам, количество приезжих в месяцы май—август, включительно, может выразиться в $10.000 \times 4 = 40.000$ чел. и в курортное время сентябрь—май, когда приезжие нуждаются в более продолжительном пребывании в Сухуме, Гульриппе и Агудзерах по 2.000 чел. в месяц, или за 8 месяцев—16.000 чел., а всего за год 56.000 чел.

2) Принимая во внимание, что пропускная способность курорта—Гагры считалась в довоенное время в 900 чел. одновременно, и что б. принц Ольденбургский и многие имевшие там дачи видные сановники занимали квартиры, которые в настоящее время свободны, что приезжие размещались не так уплотненно, как сейчас, что жилищный фонд курорта отремонтирован на 75%, а через 2 года будет на все 100%, что приезжие селятся также и в отстоящих от Старых Гагр (собственно курорта) в пяти килом. Новых Гаграх, что в летние месяцы 1927 г. приезд доходил по данным Морагентства до 3.315 чел. в месяц (июль), плюс к этому число перевезенных на автомобилях из Сочи, Адлера, Гудаут и Нов. Афона до 700 чел. в месяц, а всего до 4.000 чел. в один

месяц,—за год Гагры сумеют принять: с мая по сентябрь в среднем по 3.000 чел., т. е. $3.000 \times 4 = 12.000$ чел. и с сентября по май по 1.000 чел., т. е. $1.000 \times 8 = 8.000$ человек, а всего 20.000 приезжих.

3) По Новому Афону, исходя из данных УполСовнаркома Абхазии в Нов. Афоне, что за 5 летних месяцев было в 1927 г. 15.000 приезжих или в среднем за месяц 3.000 чел — число приезжих за год может выразиться $3.000 \times 5 + 700$ (в остальное время) $\times 7 = 19.900$ приезжим.

В прочие пять месяцев мы считаем пропускную способность сдававшихся в лето 1927 г. 350 комнат в 700 чел.

Таким образом, число приезжих на главные курорты Абхазии должно выразиться в первый год открытия железной дороги в $56.000 + 20.000 + 19.900 = 95.900$ чел.

Цифра эта, безусловно, преуменьшенная, если даже сравнить с соседним курортом Сочи, где число приезжих за 9 месяцев (по 1 октября) 1927 г. выразилось в 30.382 чел. и исходить из общего жилфонда Сочинского района и курортов Абхазии.

При этом следует отметить, что за последние 2 года заметно оживление в постройке небольших дач в Сухуме, Гудаутах, Гаграх и Новом Афоне и что Курортное Управление Абхазии, восстанавливающее сейчас Агудзеры, приступит к постройке новых зданий.

Не вдаваясь в расчеты стоимости курортного строительства в Абхазии, можно вполне утвердительно сказать, что, при наличии железной дороги, оно пойдет скорым темпом, если принять во внимание, что вопрос о типах санаторного строительства начинает прокладывать себе новые пути в смысле отказа от традиционного типа зданий в сторону замены его более скромным, более экономным и более достигающим цели. Доклад д-ра А. А. Титова „о применении санаторно-лагерной системы в курортном деле“ одобрен 12 января 1926 г. Центр. Научным Советом Главного Курортного Управлений РСФСР; производивший в течение трех сезонов наблюдения над идентичными большими санатория имени Чехова (под Москвою) и санаторного лагеря в одном километре от санатория, д-р. В. Ф. Линчер в своем врачебном отчете говорит: „с уверенностью можно сказать, что санаторно-лагерная установка является безусловно типом лечебного учреждения, целесообразного и полезного“.

По исчислениям Технического Бюро Об'единения Московских санаторий, сравнительная стоимость одной койки (из расчета установки на 100 коеек со всеми вспомогательными учреждениями) для Московского района выражается в сумме 124 руб. по ценам

1911 г. Такая же стоимость, приблизительно, будет и для Абхазии, имеющей на месте главный строительный материал — лес и камень.

При постройке легкого типа зданий специально для приезжающих на летнее время на отдых и лечение в Гагры и Новый Афон, капитальные постройки можно будет использовать полностью в течение круглого года для туберкулезных больных. А сделать это можно будет только при проведении железной дороги, когда удешевится и наладится регулярное снабжение курорта продуктами, особенно скоропортящимися, и курорты будут доступны для больных и в зимнее время.

Итак, только при посредстве Черном. д., Абхазия получит возможность быстрого развития, как лечебная местность европейского значения; в тоже время достроенная Черноморская железная дорога явится важнейшим звеном в круговой экскурсионно-курортной поездке по Кавказу и даст возможность проводить ее при небольших затратах, скоро и с удобствами в круговых вагонах прямого сообщения.

Приведенное в „Записке“ осторожное заключение Комиссии НКПС 1926 года, что рентабельность Черноморской жел. дороги обеспечивается громадным ее транзитным значением и развитием Абхазской промышленности, что „открытие Черноморской железной дороги на всем протяжении вызовет некоторое увеличение числа приезжающих на побережье“, исчисленное ею для курортов Абхазии в 14.000 человек, безусловно, на основании всего изложенного, должно быть дополнено тем, что число приезжих в ближайшее время может дойти до 100.000 человек, а затем будет значительно расти, и что, благодаря этому, оживится движение по всем дорогам Союза. Таким образом, Черноморская железная дорога будет давать доход, кроме грузовых перевозок, и от интенсивного пассажирского движения, обусловленного как транзитом из Центра в Закавказье и обратно, так и естественными богатствами Абхазии, представляющей собой лучший не только в Союзе, но и в Европе, сплошной курорт, который привлечет к себе наибольшее количество приезжих больных, отдыхающих и туристов.

Отсюда вывод один: постройка Черноморской железной дороги приостановлена на самом важном ее участке, а потому необходимо признать достройку Черноморской железной дороги неотложной и принять все меры к срочному ее выполнению.

Черноморская железная дорога и индустриализация побережья.

а) Общие предпосылки.

Закавказское Черноморское побережье с его горными, лесными, сельско-хозяйственными возможностями для индустриализации представляет собою благодарный, потенциально-богатый район. Но задачи развития индустриализации Черноморского, ныне сельско-хозяйственного, побережья, неразрывно связаны с полной достройкой Черноморской жел. дор.—только этот путь приобщит к союзной экономике новый индустриализированный район.

Такое значение дороги определяется географическими и топографическими условиями Черноморского побережья Закавказья, являющегося узкой полосой, сжатой—с одной стороны непроходимыми горами, а с другой—морем без портов.

Начатое промышленное строительство испытывает на себе всю тяжесть бездорожья. Это последнее сказывается на увеличении себестоимости продукции, что создает затруднение со сбытом береговой продукции. Небольшой винокуренно-ректификационный завод в Гудаутах, строившийся в 1926 году, может послужить ярким примером той обстановки, в которой происходила постройка, и переплат и задержек, обусловленных пользованием морским и сухопутным путем (шоссе).

Тот же фактор—отсутствие железной дороги—защитниками проекта Ингурского варианта бумажной фабрики приводился, как отрицательный, для Бзыбского варианта и сыграл решающую роль при отдавании предпочтения первому, несмотря на наличие преимуществ у второго во всех других отношениях.

Благодаря неизбежным транспортным дефектам, побережье не сумеет в таких условиях выявить основные черты хозяйственного своего облика, представляющего собою далеко не только район чистого сельского хозяйства. Идеи,—которые должны быть положены в основу реконструкции плана хозяйственного развития побережья на заданиях, связанных со всеми возможностями,—останутся без осуществления, тогда как этот район мог бы взять на себя задачу снабжения всего Союза, например, продуктами субтропических культур.

Развитие культуры технических и разных трудоемких культур со вторичной переработкой продуктов путем развития про-

мышленности душистых, эфирных, дубильных, прядильных и т. п. материалов, восстановление и реконструкция садово-виноградного дела с развитием виноделия, развитие консервного дела, сушка фруктов встречают на пути своем те же транспортные препятствия.

Теми же обстоятельствами тормозится развитие производства и подвоз строительных материалов, а следовательно и жилищного строительства.

Горная и лесная промышленность—в будущем несомненно одна из главных отраслей народного хозяйства побережья. Для всякого района столь значущий элемент, как транспорт, в условиях полного бездорожья является необходимым условием самого возникновения этих отраслей, не говоря уже о развитии их до надлежащих степеней, или о переработке продуктов, вывоза добытого и переработанного.

Здесьние втунележащие горные и лесные богатства могут быть начаты выгодной разработкой только тогда, когда район выйдет из своего бездорожного состояния и получит пути сообщения в масштабе и по характеру, соответственно размерам ресурсов и уровню потребностей промышленности, сельского хозяйства и технического устройства (электрификация и проч.).

Должно быть признано за аксиому, что до окончания постройки Черноморской железной дороги рационального и крупного промышленного строительства в ее районе быть не может. Развитие же промышленности, или вернее создание ее, в зависимости от общих планов развития различных отраслей народного хозяйства, является для побережья, как части Союза, первоочередною задачей при наличии к тому соответствующих экономических предпосылок.

Черноморская железная дорога должна быть рассматриваема как линия межрайонных связей, которая соединит:

- 1) район производства сырья с пунктами промышленной переработки сырья,
- 2) центры промышленной продукции с районами потребления,
- 3) главнейшие экономические центры целых районов.

Эта дорога—до некоторой степени пионерного типа—как вовлекающая в хозяйственную жизнь Союза новый индустриализированный район—Закавказское побережье Черного моря.

Черноморская дорога, как показывают все производившиеся до сих пор экономические обследования, предприятие доходное. Но неправилен тот подход к вопросу железнодорожного строительства, когда в основу рассуждения кладут просто факты наличия или отсутствия элементов хозяйства, упустив из вида, что

эти элементы возникают и развиваются на основе объективных данных, при создании соответствующих— и в первую голову транспортных—условий для их возникновения и развития.

Это особенно необходимо иметь в виду там где хозяйство и экономика находятся еще в зачаточном состоянии,—как на Черноморском побережье, могущем стать промышленным вслед за проведением пионерной Черноморской железной дороги.

Никакой индустриализации в бездорожной стране нельзя провести, если не обратить внимания на транспорт, и прежде всего на железнодорожный, если не включить его самого в орбиту этой индустриализации, не относя его на дальние пятилетия генерального плана.

б) Лесопромышленность.

Общее положение. Район Черноморской жел. дороги чрезвычайно богат лесами, составляющими до 30% площади всех лесов Закавказья и 15% общей площади Закавказских и северокавказских лесов.

Площадь лесов Северо-Кавказской и Закавказской частей составляет 876.035 дес., из них на Закавказскую приходится 688.395 дес., в подразделении:

	Площадь лесных дач.	
	Общая	Лесная
Абхазия	434.663	296.321
Зугдидский уезд	98.397	88.047
Земо-Сванетский	155.335	155.335

Леса к северу от р. Шахе—лиственные насаждения из дуба с примесью граба, южнее—дуб уступает место буку.

Высокогорные леса—хвойные, с преобладанием пихты.

Низменные леса Абхазии и Зугдидского уездов—ольха, с примесью граба, ясеня, карагача и др. пород.

При всем обилии и ценности лесов района Черноморской ж. д., эксплуатация большей части лесных массивов затрудняется расположением преобладающей части ценных массивов на мало доступных горных склонах, и в этом отношении характерны цифры, приведенные в перспективном плане развития лесного хозяйства Сев.-Кавказского Края: площадь горных лесов края составляет 73% всей площади лесов и в том числе лишь 7% доступных для эксплуатации.

Расширение границ ныне слабо эксплуатируемой зоны требует вложения крупного капитала и в будущем таковое наступит,

а вместе с тем изменится характер и масштаб лесозаготовок и использования сырья в зависимости от предстоящего развития лесной промышленности, обусловленного проведением Черноморской жел. дороги, которая, в свою очередь, вызовет улучшение условий транспорта в районе лесов и от них к заводам.

Чтобы охарактеризовать ценность лесных насаждений, ожидающих разрешения транспортной проблемы, достаточно будет привести некоторые данные для мощной Бзыбской лесной дачи в Абхазии.

Бзыбский комбинат. Бзыбская лесная дача расположена в бассейне р. Бзыби, в горной, пересеченной местности, в 20 верстах от берега Черного моря.

По лесоустроительным отчетам 1911-1913 г. г. общая площадь дачи определяется в 118.015 десятин, в том числе собственно лесная составляет 73.793 десятины.

Первоначально устроенная по правилам лесного хозяйства в 1891-1893 г. г., а затем, в виду особой ценности, вторично устроенная в 1911-1913 г. г., Бзыбская дача состоит из 3-х хозяйственных частей:

- А—Западной пихтово-буковой площади 69.980 дес.
- В—Восточной пихтово-буковой „ 21.405 „
- С—Самшитовой площади 6.630 „

Леса дачи, за немногими исключениями, относятся большей частью к высокогорным лесам, сохраняя до настоящего времени тип вполне первобытного, девственного леса, и содержат насаждения с господством спелых и даже перестойных деревьев, главным образом, хвойных пород (пихты и ели), достигающих, при 40 верш. в диаметре на высоте груди, до 80-100 аршин по высоте, при чем одно такое дерево составляет по массе 1.500 куб. фут. (1.200 пудов).

На первый ревизионный десятилетний период, согласно лесоустроительного плана, на Бзыбскую дачу назначается в первую очередь для эксплуатации Западная пихто-буковая хозяйственная часть, как расположенная в нижнем течении реки и в наиболее доступной местности.

В прибрежном же районе на берегу Пицундской бухты проектируется создание Бзыбского лесного комбината и как первый подход—лесопильный завод, к постройке которого приступлено в 1926-27 г.

По лесохозяйственному плану всего числено подлежащих к отпуску 1.860.767 деревьев, в том числе:

	Здоровых	Перестой
Пихты от 7 до 18 верш.	766.039	150.509
Бука от 7 до 14 верш.	470.985	180.079
Остальных лиственных пород	180.091	13.064
	<u>1.417.115</u>	<u>443.652</u>

При принятом 100 летнем обороте хозяйства всего может вырубаться ежегодно до 58.000 дер., имея в виду и необходимость сведения в первом десятилетии перестойного леса

Отпуск этот составляет в год по массе:

для пихты	6.360.000	кб. ф.
„ бука	2.784.000	„ „
„ лиственных пород	241.000	„ „
Итого	<u>9.385.000</u>	<u>кб. ф.</u>

Что касается Восточной пихто-буковой части, то отпуск в ней, согласно плана, составляет в год по массе:

пихты	599.680	кб. ф.
бука	189.871	„ „
Итого	<u>789.551</u>	<u>кб. ф.</u>

По Самшитовой части отпуск исчислен в пудах:

1) на 1915-1924 г.	130.218	пуд.
2) „ 1925-1929 „	64.777	„
Итого	<u>194.995</u>	<u>пуд.</u>

Общее количество перестойного пихтового леса, свыше 18 вер. исчисляется в 1.650.000 кб. ф., а спелых от 11 верш. до 18 верш. 1 200.000 кб. ф.

Одновременно с Бзыбской необходимо отметить и Псышскую лесную дачу, площадью в 14.000 дес., составляющую естественное продолжение Бзыбской, в верховьях одноименной реки.

Из этой дачи ежегодные отпуска леса составят:

для пихты	1.200.000	кб. ф.
„ бука	500.000	„ „
„ прочих лиственных пород	100.000	„ „
Итого	<u>1.800.000</u>	<u>кб. ф.</u>

В 1925 г., при изучении вопроса о месте расположения проектируемой в ЗСФСР бумажной фабрики, особая комиссия образованная ВСНХ Грузии, произвела на месте обследования Бзыбского массива, высказавшись за целесообразность понижения обо-

рогов хозяйства, для спелых пихтовых пород до 80 лет и для спелых буковых насаждений до 60 лет, а для перестойных тех и других до 40 лет.

Суммируя данные означенной Комиссии и соответствующий материал лесохозяйственных балансов, ежегодный отпуск леса должно определить:

для пихты	в 5.714.900 кб. ф.
" лиственных пород . . .	1.521.600 " "
дров разных пород	9.784 " саж.

Несомненно, следует признать, что эксплуатация Бзыбского массива, вызывающая открытие бумажно-целлюлозной фабрики, деревообделочных заводов и заводов химической переработки стоит на очереди широких задач всесоюзного значения и должна учитываться, как вполне весомый фактор, и при экономическом обосновании достройки Черноморской жел. дороги.

В Бзыбский комбинат, кроме строящегося универсального лесопильного завода, включается производство катушечно-челночное, колодко-погонялочное, челночное, дерево-обделочное и—наконец—химическая переработка древесины, изготовление дубителей, а все это вместе взятое обуславливает заинтересованность союзной текстильной, кожевенной и др. отраслей промышленности.

Общий перечень видов производства, при рациональном использовании массива, таким образом, имеет следующий вид:

Лесопильные заводы, завод древесной массы, производство целлюлозы, фанеры, деревообделочных изделий, мебели, столярных изделий, паркета, древесной шерсти, самшитовых изделий, шпал, завод сухой перегонки дерева, дубителей, заготовка дров и ценных твердых пород (кавказская пальма), наконец, использование отбросов от производств.

Рассматривая перспективы эксплуатации Бзыбского лесного массива в плоскости обоснования ими целесообразности ускорения достройки дороги, необходимо иметь в виду не только экспорт пиломатериалов, полуфабрикатов и фабрикатов лесной промышленности, но и импорт грузов, потребный для оборудования крупного промышленного дела и постоянного снабжения его в дальнейшем.

Прочие абхазские массивы. Для сравнения можно привести таблицу смет годичных лесосек по остальным лесным угодьям Абхазии.

1) Кодорский массив . .	9.959.000 кб. ф.
2) Ткварчельский . . .	1.501.000 " "
3) Гагринская дача . . .	14.031 " "

Таким образом, в переводе на пиломатериалы, в лесном экспортном грузообороте Абхазии, исчисляемом, примерно в 10 000.000 куб. фут. в год, эксплуатация Бзыби должна иметь весьма значительную роль.

Перспективами лесоразработок на Бзыби полностью далеко не исчерпываются возможности Абхазии в смысле экспорта материалов и продуктов лесной промышленности.

Не касаясь здесь менее крупных дач, следует отметить Кодорский массив, сметная годовичная лесосека которого, как указывалось выше, составляет 9.959.000 куб. ф. на общей площади массива в 127.500 десятин.

Подобно Бзыбскому, Кодорский массив также имеет признанное уже концессионное значение и в том или ином виде несомненно явится объектом активной эксплуатации, в случае открытия транзитного Черноморского пути.

За последнее время возникают серьезные предположения об использовании каштановых деревьев для постановки в Кодорской даче завода по изготовлению дубителей. В дальнейшем проектируется для тех же целей разведение мимозы вдоль самой Черноморской дороги, на юго-восток от р. Кодора, вблизи его правого берега.

Не только прямые интересы Закавказской федерации, но равно интересы и Союза, требуют выдвижение проекта эксплуатации этих лесов и соединяемого с ним вопроса о достройке Черноморской дороги.

Отсутствие главного транзитного пути естественно затрудняет благоприятное разрешение Бзыбского и других вопросов, мыслимого лишь в системе вопросов подобного характера, но тесно связанных с видами на Черноморскую дорогу, как например, устройство под'ездных путей, лесоспусков, гидроэлектрических станций и т. д.

Значение лесопромышленности. Рентабельность разработок не должна вызывать сомнений, при наличии транспортных возможностей и, кроме того, нельзя не учитывать современное положение народного хозяйства, диктующее настоятельную необходимость вовлечения в эксплуатацию таких отдаленных до сих пор мертвых в хозяйственном отношении массивов, каковым является Бзыбский, Кодорский и другие массивы на Черноморском побережье.

Об этом красноречиво говорит IV Всероссийский съезд лесной и деревообрабатывающей промышленности в 1926 г., который вынес компетентное заключение, призывающее обратить внимание на положение лесопромышленности в Закавказьи:

— „Констатировать, что при наличии в ЗСФСР не вполне удовлетворяемых потребностей в деловой древесине и имеющихся там сырьевых запасов, достаточных для удовлетворения этих потребностей, стремление ЗСФСР к созданию лесной промышленности вполне обосновано.

Считая, что при такой постановке дела, вовлечение в промышленно-экономический оборот всех сырьевых ресурсов края даст возможность, помимо нужд ЗСФСР, удовлетворить потребности разных отраслей союзной промышленности в тех сортаментах лесотоваров, которые донные привозятся из-за границы, и сверх того сделать невозможным экспорт тех видов лесопродукции, которые в довоенное время вывозились за границу в сырье — съезд признает за лесною промышленностью ЗСФСР важное значение как для экономики края, так и всего Союза в целом.

Принимая во внимание, что существующая лесная промышленность ЗСФСР совершенно не в силах ни в финансовом, ни в техническом отношении справиться с указанными выше задачами, Съезд полагает вполне целесообразным оказание лесной промышленности ЗСФСР со стороны СССР финансовой поддержки для ее развития в необходимых размерах*.

Принимая показанный уже раньше лесной экспортный грузооборот по Абхазии в 10.000.000 пудов в год и учитывая, что некоторая часть этих грузов пойдет морским транспортом, при слабости последнего, отсутствии механизированных портов и причальных пристаней, дороговизне погрузок и т. п., нельзя однако, исключить % грузов, падающих на морскую перевозку, свыше 25% и, таким образом, грузооборот лесоэкспорта из Абхазии по железной дороге выразится в год примерно в 7.500.000 пуд.

Ставится в настоящее время в реальной плоскости постройка бумажной фабрики на Ингуре с утилизацией 2,5 млн. кубич. фут. древесины, в пограничном бассейне Грузии и Абхазии, что в свою очередь усиливает соображения о загрузке транзитного транспорта 1 миллион пудов бумаги в обоих направлениях строящейся жел. дор.

Дальнейшее развитие Бзыбского лесного камбината, рано или поздно, поставит на очередь вопрос утилизации в том же направлении пихтовых лесов Бзыбской и сопредельных дач, и в этом случае получает загрузку главнейше севернее за ст. Калдахвари часть Черном. дороги.

Записка об экономическом значении и грузообороте Черноморской железной дороги, по данным обследования в 1926 году, не со столь широким размахом дает следующий подсчет лесных грузов: (См. стр. 80).

	Коллч. в тыс. пуд.	Коллч. в тон.	Средн. проб по новой линии	Тонно км. в тыс.	Провоз. плата за тн. килом. (коп.)	Доход. сборы за тон.	Выручка в рублях		
							Провоз. плата	Доход. сборы	ИТОГО
В ы в о з.									
Лес (с участка Туапсе-Гагры) . . .	750	12500	50	625,6	1,7	37,5	10630	4688	15318
Бумага	1000	16670	180	9180,6	3,2	109,5	101779	18254	120033
Лесоматериалы . . .	1500	15010	40	1000,2	2,1	37,5	21008	24385	45393
Дрова	250	4168	40	166,7	0,8	26,5	1334	1105	2439
	3500	58348	310	10972,7	7,8	211	134751	48432	183183

Местное сообщение.

Лесоматериалы . . .	1000	16670	80	1333,6	2,2	43,5	29339	7251	36590
Дрова	1000	16670	70	1167,0	1,0	40,5	11670	6751	18421
ИТОГО в местн. сообщении	2000	33340	150	25,00,6	3,2	84,0	41009	14002	55011

в) Горная промышленность.

Общие соображения. Горнодобывающий промысел—необходимое звено в народном хозяйстве, как дающий сырье, материал и топливо для разных отраслей народного хозяйства, и максимум успешности в создании этого звена зависит не только от степени изведанности данной территории в геологическом отношении, но определяется еще и другими факторами, среди которых главную роль играют транспортные условия.

По этой причине горная Абхазия*) будучи бездорожной, является в горнопромышленном отношении мертвою страной, несмотря на то, что известность ряда месторождений полезных ископаемых восходит к временам генуэзского владычества, а может быть и ранее. Отдельные попытки начать в нескольких местах горные разработки в новейшее время были заранее, главнейше по той же транспортной причине, обречены на неудачу.

Абхазия для горного промысла до сих пор недоступная страна: не только нет сколько-нибудь упорядоченного подступа к местонахождению полезных ископаемых от главной дорожной артерии, но нет и этой последней, ибо Черноморское шоссе, если бы оно даже и было в исправности, не могло бы обслуживать транспортную массовую потребность крупных горнопромышленных

*) О ней только и приходится говорить, т. к. Черноморский округ не имеет дороги лишь на протяжении Адлер—граница Абхазии, а Западная Грузия сплошь ею пересечена.

предприятий и таковой же вывоз громоздкого и не столь дорогого сырья. Черное море выходом в данном случае быть не может: нет ни одного порта, сравнительно мало изрезанное побережье образует небольшие заливы, вследствие чего суда вынуждены останавливаться на рейде.

Не впадая нисколько в преувеличение, можно сказать, что в Абхазии горные проблемы станут актуальными только тогда, когда по побережью страны пройдет железнодорожный путь, общающий эту республику к общесоюзной сети, как со стороны севера, так и юга. Такое двустороннее смыкание для будущей горной промышленности Абхазии имеет самодавляющее значение, не только потому, что таким образом достигается возможность вывоза добываемого сырья в любом направлении, но еще и потому, что, не имея своего металла, изделий, оборудования, инвентаря для горнопромышленных предприятий, Абхазия для создания этих последних все нужное должна ввозить извне.

Сложное, дорого стоящее хозяйство, более чем какое либо другое, может быть удовлетворено только при условии функционирования Черном. д. Без нее все проекты организации горных предприятий в Абхазии являются трудно осуществимыми, и в условиях, подобных современным, здешние месторождения много теряют даже с точки зрения привлечения внимания к ним, как к объектам детальной разведки.

Под'ездные пути от этой магистрали—дело тех предприятий, которые имеют возникнуть, но ни того, ни другого не будет, пока не пройдет Черноморская жел. дорога.

В Абхазии не имеются, а частью может быть еще и не открыты, такие полезные ископаемые, как благородные металлы и минералы, или такие притягательные на Кавказе, как нефть и марганец, придающие месторождениям мировое значение. Наличие полезных ископаемых этого рода обычно активно меняет промышленную географию и вовлекает в хозяйственный оборот такие районы, которые иначе в этот оборот скоро и не попали бы.

Представленные же в Абхазии полезные ископаемые, как каменный уголь, разные металлические руды и неметаллические объекты горного промысла, имеющие важное значение в народном хозяйстве в условиях нормальной деятельности, не играют обычно такой роли пионеров, а делаются предметом эксплуатации вследствие роста потребности страны и в оторванных, в том числе и транспортом, от общей жизни условиях не имеют крупных шансов на развитие. Районы с подобными полезными ископаемыми вынуждены к промышленной жизни, т. е. получают новое значение, лишь в связи с новыми экономическими и другими условиями, как результат наступления последних.

Однако, Абхазия, в лице некоторых месторождений и полезных ископаемых, стоит на переломе к себе отношений под влиянием изменений в экономике СССР, благодаря росту его насущных потребностей.

Для создания прочного хозяйственного базиса нужно обращать наибольшее внимание на развитие тех отраслей горного промысла, которые на первом плане дают источники тепла и энергии, как основные элементы, необходимые в осуществлении любых хозяйственных задач, и на втором—основные материалы и минеральное сырье для важнейших отраслей промышленности, быта и разных сторон деятельности человека. В Абхазии же имеются каменный уголь (Ткварчелы, Бзыбь и др.), свинец, цинк (Дзышра, Хицма и др.), не касаясь других полезных ископаемых, среди которых не без значения и асфальтовый известняк (Гагры).

Полезные ископаемые всякого рода сами по себе никакими богатствами и ценностями не являются, пока государственный план в хозяйственной деятельности к ним не приблизится. В этом отношении за последнее время мы видим некоторый сдвиг, и Ткварчельский уголь, Дзышринский и Хицминский цинко-свинец—делаются предметом детальных геологических и промышленных разведок и исследований, но эти районы продолжают состояние свое в качестве мертвого капитала, пока не будут обслужены путями сообщения.

Самое наличие транспорта будет способствовать увеличению внимания к поисковой и разведочной деятельности, результатом которой может явиться открытие новых месторождений; кроме того, окажется возможным заняться и такими месторождениями, о которых при бездорожье и не рискуют говорить. В конечном счете—увеличение грузов для самой же Черноморской жел. дор.

Такое же увеличение последует также и в силу возможности создания металлургической промышленности—выплавка свинца и цинка, а на каменном угле—коксование, брикетирование и использование побочных продуктов при этих производствах, как основа химической промышленности.

Подробности горнодобывающих и обрабатывающих предприятий, расширяясь стремлениями самообслуживания и ослабления зависимости от внешних воздействий, постепенно приведут к обрастанию их вспомогательными производствами, т. е. опять-таки к увеличению нагрузки Черноморской жел. дор.

Дзышринский, Хицминский, и др. свинец—цинк. Междуречное пространство р. р. Бзыби и Гумисты, вытянутое в направлении с северо-запада на юго-восток на 25 верст с максимальной шириной на западе в 7 верст и на востоке до 3 верст, представляет собою металлогенетическую провинцию цинковых, отчасти медных, баритовых руд с асфальтом и пиритом. Здесь выделяются: гора Дзышра—в районе левого берега среднего течения р. Бзыби, а в районе реки Гумисты—гора Хицма-аху. Ахыдза-акара, урочище Доуляк. В некоторых местах проявления

рудносности производились разведочные работы с добычей (г. г. Дзышра и Хицма).

Дзышринское месторождение, в котловине одноименной реки, в 27 верстах по воздушной линии на север от г. Гудаут, привлекало внимание английских и бельгийских предпринимателей, причем первыми было организовано акционерное общество с капиталом в 200.000 фунтов стерлингов; ныне это месторождение заинтересовывает наш центр, для которого стоит вопрос покрытия недостающего количества руд для Алагирского завода (ст. Дарг-Кох, вблизи Владикавказа) путем эксплуатации целого ряда свинцово-цинковых месторождений не только непосредственно тяготеющих к заводу, но и находящихся на более или менее значительных расстояниях; в числе последних значится месторождение свинцового блеска и цинковой обманки в Абхазии.

Из втунележания этот район выходит, благодаря наступающим договорным отношениям по производству впродолжении трех лет детальных разведочных работ, и следовательно транспортный вопрос, столь же трудный, как и для Ткварчелы, становится актуальным: к транспорту пред'является требование быть готовым через 4—5 лет к перевозке обогащенного рудного концентрата на Северный Кавказ—и без Черноморской дороги не может быть вывоза.

Экономическая по Черноморской жел. дороге записка 1912 года говорит о наличии руд в районе Дзышра, но не определяет количества груза для перевозки; есть только суммарная цифра—до 500.000 пуд. для всех рудных перевозок по всему протяжению трассы. Затрудняемся и мы указать цифру за отсутствием для этого материала. Однако, не подлежит сомнению, что Госпромцветмет, нуждаясь в руде для выплавки цинка и свинца, а СССР—в последнем в отношении обороны, само собою разумеется, в случае нахождения достаточных запасов, разовьют максимальную производительность и загрузят Черноморскую дорогу в достаточной степени. Одно нужно помнить: в 1924—1925 г. требовалось иметь 600—700 т. п. свинца, в ближайшие 2—3 г.—до 3 милл. пуд., а выплавка в СССР свинца не превышает 60 тыс. пуд. при себестоимости в 6—9 руб., продажной цене—10—11 руб., тогда как пуд свинца в Лондоне стоит только 5 руб.

Второе месторождение в 18 вестах к северо-западу от Сухума—гора Хицма. Она разрабатывалась абхазцами в 1877 г. во время русско-турецкой войны; в 1917 г. некоей Соловьевой была произведена пробная эксплуатация и предполагалась пробная плавка, но помешала гражданская война.

Наконец, третье—урочище Доуляк, от Сухума по воздушной линии 30 верст. Месторождение это разрабатывалось турками.

Объекты горнопромышленной деятельности таковы, что в горных цехах могут быть подготовлены к эксплуатации только тогда, когда к ним ведет железная дорога; в противном случае результат разведок останется без осуществления. Район белых металлов в северо-западной Абхазии—именно таков, и Черном. д. сыграет и здесь самодавлеющую роль, вызывая тем самым в последующем обоснование и белой металлургии.

Гагринский асфальтовый известняк В ущельях р.р. Жокквара и Гагриппи давно уже известны асфальтовые и битуминозные известняки.

В 1911 году при начале изысканий по постройке Черном. дор. организовалась была кампания для эксплуатации их и были произведены геологические исследования, испытания проб и анализы их. Была установлена легкость разработки открытыми работами, снимаемая для добычи битума верхние выветривавшиеся слои, в условиях даровой водной энергии, дешевого лесного и строительного материала, населенных мест и близости трассы Черноморской железной дороги.

Параллельно с добычей асфальта представляется возможным установление цементного производства, для чего перед войной той же компанией был составлен проект постройки завода и учреждено акционерное общество.

Побережье Черного моря с его портами, строящейся железной дорогой, развивающейся промышленной жизнью, нуждается в значительных количествах цемента, а размеры выпуска его заводами и районе Новороссийска далеко недостаточны. Асфальтовое производство совсем слабо развито в СССР, а вопросы приведения в порядок дорог и улиц в городах слишком значущи. Гагринский район, распространяющий свои слои известняка в сторону р. Холодной и в противоположном направлении, рисует большие перспективы в отношении размеров возможной добычи строительного материала по Черном. д., в обе ее стороны.

Проч. горные объекты (кроме Ткварчели). Мы назвали несколько районов, но эти горные ресурсы едва ли исчерпываются и геологи могут назвать еще не мало пунктов заведомого нахождения полезных ископаемых в Абхазии.

Проведение Черном. дор. выявит новые объекты, приблизит время открытия их эксплуатации.

Так, например, известные каменноугольные месторождения на р. Бзыби,—с одной стороны, а с другой стороны—нахождение угольных выходов по восточную сторону Ткварчели. То же в отношении цинково-свинцово-медных руд; крайние пункты Дзышра и Окум и большое количество отдельных выходов и находок руды между ними. Возможность развития цементного производства не

ограничится, конечно, одними Гаграми. Наконец, за последнее время серьезно заговорили в компетентных кругах о глубоком бурении на Черноморском побережье — на Взыби и около Сухума — с целью поисков на нефть, вероятность открытия коей не исключается.

Словом, железная дорога сама для себя найдет ископаемые, а следовательно, и грузы.

Ткварчельский уголь. На территории Абхазии интереснейшим объектом из цикла полезных ископаемых, по всей справедливости, должен считаться каменный уголь в Ткварчельской даче, имеющий на своей стороне те данные которые должны бы понудить центр на затрату крупных сумм.

Несмотря на счастливое географическое положение на экспортной морской дороге за-границу и в южно-русские Черноморские порты, при наличии вероятных запасов угля, вместе с достойными, в сумме около 13 миллиардов пуд, при благоприятных качествах ископаемого, в том числе твердо установленной способности давать не уступающий донецкому металлургический кокс на фоне недостатка в СССР такого рода углей, Ткварчельское месторождение, несмотря на то что более четверть века тому назад было произведено первое исследование, до сих пор не вызвано к промышленной жизни.

Главная причина — полное бездорожье, столь трагически отзвучающееся на поднятии горного предприятия в Ткварчелы, к залежам угля которого нет доступа даже для исследователя, а не только для промышленника, лишенного возможности двинуть добычу к пунктам назначения.

Приведение пустынного некультурного района в условия, соответствующие задаче создания промышленного центра с удобными путями передвижения по району, к нему и от него (грунтовые, подвесные и железные дороги), организация копей на крупную добычу с обогащательными устройствами и жилыми и проч. домами, вспомогательными сооружениями, т. е. затрата до 30 мил. рублей, включая сюда и под'ездной путь к Очемчпри, — экономически и коммерчески возможны при единственном обязательном условии — функционировании Черноморской железной дороги, открывающей путь и в РСФСР, и в ЗСФСР и являющейся основой подступа к самому месторождению.

Ткварчельское месторождение, по своим геологическим, топографическим и экономическим условиям, не может быть предметом кустарных разработок или такой эксплуатации, как в Тквибули, где приемлема система постепенного развития добычи с доведением за полстолетие до 5-6 мил. пудов в год, — но и в такой даже обстановке, если бы она была допустима, Ткварчельское

дело без Черноморской железной дороге обойтись не могло бы. Общеизвестным является положение, гласящее, что единственно рациональным должно быть признано оборудование Ткварчели только на крупное дело в размере 50-100 мил. пудов готовой добычи, при каковой только и могут быть оправданы вышеуказанные большие затраты.

Итак, вся трудность открытия Ткварчельских углеработок в 35 кл. м. от будущей Черноморской жел. дор. лежит именно в отсутствии путей сообщения, устройство которых по объему работ, стоимости и затрате времени, составляет одну из крупнейших задач в организации Ткварчельского строительства. На это же можно пойти только тогда, когда явится твердая уверенность в незамедлительном осуществлении железно-дорожной береговой магистрали.

Для эксплуатации Ткварчельского месторождения и для вывоза угля постройка Черноморской жел. дороги является совершенно необходимой и при отсутствии других транспортных возможностей главнейшим условием возможности разработки Ткварчели и добычи угля. Без этой дороги строить планы об эксплуатации Ткварчел совершенно излишне.

Не будет Черноморской железной дороги — не будет и Ткварчельских каменноугольных копей, угля и кокса, столь нужных для промышленности СССР, побочных продуктов при коксовании, т. е. основы для развития химической и смежных отраслей промышленности.

Надобность в Сухумском и Зугдидском направлениях для Ткварчельского предприятия ясна из следующего:

На северном участке Черноморской жел. дор.:

- | | |
|--|----------------|
| 1) Потребность в угле участка дороги Очемчири-Туапсе (254 в.), при общей длине дороги в 328 вер. и общей потребности ее в 12 м. пуд., составит | 9 м. п. |
| 2) Местная потребность в угле побережья Очемчири-Туапсе и тяготеющей к последней части бывшей Куб. Чер. области | 2 м. п. |
| | <hr/> 11 м. п. |

На южном участке Черноморской жел. дор.:

- | | |
|--|---------------|
| 1) Потребность самой дороги по предыдущему . . | 3 м. п. |
| 2) Местное потребление до Батума и вглубь страны | 5 м. п. |
| | <hr/> 8 м. п. |

Вся чисто железнодорожная перевозка на север и юг от Очемчир выразится в 19 м. п.
что составляет 38 проц. от добычи, при установлении ее нормы в 50 м. п. и 19 проц. — при 100 м. п.

Эти цифры говорят за то, насколько необходима для Ткварчельского угля Черноморская жел. дор. на всем своем недостроенном протяжении Зугдиды—Сухум с точки зрения вывоза продукции при современных экономических условиях. Роль ее будет увеличиваться с ростом экономической жизни на Черноморско-Кавказском побережьи и прилегающих частях РСФСР и ЗСФСР, особенно если принять во внимание, что полного регулирования морского транспорта в скором времени ждать не приходится. Углю, дающему металлургический кокс, путь отывается по железной дороге вплоть до Чнатур (марганец) и Дашкесан (железо), т. е. за Тифлис, или обратно руде к углю, в зависимости от того, какое течение осилит в создании будущей металлургии.

До сих пор мы говорили только о транспорте угля Ткварчельских копей, но эти же последние привлекут и груз обратного направления—грузы прибытия: оборудование и всяческий материал для предприятия в полном его объеме, оборудование производства, хлебные и потребительские товары, по мере роста предприятия все в увеличивающемся количестве.

Помимо того, кроме увеличения перевозок дорога получит от Ткварчел крайне необходимое ей дешевое топливо, что уменьшит себестоимость перевозок.

Экономическая записка 1926 г. НКПС, посвященная проблеме Черноморской жел. дор., не принимает в расчет никакого груза для последней от Ткварчельского месторождения, только упоминая о возможности. Современная разработка вопроса о Ткварчельском угле дает право утверждать, что это угольное предприятие в первые же годы даст не менее 19 мил. пудов угольного груза, вызовет разработку лесов Ткварчельской дачи (бук, самшит, пихта и проч.) и появление лесных грузов, привлечет грузы прибытия—в общей сложности даст работу дороге не менее 26 мил. пудов на первых же порах с прогрессом в будущем.

Для Ткварчельских копей необходима Черноморская железная дорога, а для этой последней нахождение этих копей вблизи дороги—лишь одно из оснований к скорейшей ее достройки, и основание не самодовлеющее при наличии главнейшего значения дороги, как транзитной. Неправильно вопрос о достройке сквозной Черноморской железной дороги связывать с тем или другим отдельным объектом*) народного хозяйства, возможности осуществления которых находятся в прямой зависимости от наличия дороги, а не наоборот—хотя бы то были Ткварчельские копи со столь нужным и хорошим каменным углем.

Ткварчельское каменноугольное предприятие—не излишняя роскошь для Союза, а необходимое в промышленной экономике

*) Сказанное целиком относится и к Бзыбскому лесному предприятию с развертыванием его в лесобумажный комбинат, и к объектам горного промысла.

звено, которое нужно создать. Так на этот вопрос и смотрят ныне наши руководящие органы Тифлиса и Москвы, также аттестует Ткварчельскую проблему такой компетентный научно-исследовательский орган, каким является Геологический Комитет. Поэтому, начиная с лета 1926 года открылись систематические исследовательские работы по месторождению и углю, в соответствии с чем необходима подготовка коренного транспортного вопроса, в первую очередь—сооружение Черноморской жел. дороги.

Результатом работ Геолкома первого же лета было признание законченности геолого-разведочных работ на площадях II и III Ткварчельского месторождения и возможности перейти во вторую стадию продвижения вопроса—составление проекта эксплуатации месторождения в пределах 26 кв. км. и к практическому началу работ, исходя из расчета нахождения до 3 миллиардов пудов на одной площади II. Подготовительные работы изыскательского характера и составление проекта закладки рудника начаты в 1926-27 г., на что центром и отпускаются соответствующие суммы—следовательно, необходимо готовиться и к тому без чего невозможна закладка фундамента,—т. е. к ускорению окончания Черноморской жел. дор.

В соответствии с этим и основываясь на проработке Ткварчельского вопроса в специально созданном в декабре 1926 года Совещании при Промышленной Секции Закгосплана, Президиум последнего признал организацию предприятия для эксплуатации с 1930 г. Ткварчельского угля возможной, необходимой и целесообразной, в каковых целях и требуется немедленное проведение Черноморской жел. дороги до Очемчир, окончание ее в 1928 году, дабы иметь возможность заблаговременно провести ветвь от Очемчир до Ткварчельского района, изыскания каковой закончились летом 1927 г.

Образованной при ВСНХ Грузии Комиссии по проведению предварительных работ по эксплуатации Ткварчельского месторождения Закгоспланом дано было срочное поручение представить план работ и предварительный проект будущего предприятия со всем к нему относящимся.

На протяжении последних 2 лет проделана большая работа по детальному обследованию всех факторов, с которыми так или иначе связано возникновение Ткварчельских копей; вместе с тем продолжают и геологоразведочные работы на других площадях района.

Из сказанного легко сделать вывод об актуальной постановке вопроса разработки Ткварчельских углей с назначением сроков, с выработкой ориентировочной стоимости предприятия и с внесением в пятилетний перспективный план по ЗСФСР.

К выводам о незамедлительных мерах к открытию работ в Ткварчельском районе Закгосплан пришел, основываясь на общих

предпосылках к рациональному развитию народного хозяйства Союза в объеме генерального плана, на выводах рабочих гипотез ОСВОК'а ВСНХ СССР по перспективному плану топливных отраслей промышленности и на соображениях валютно-экспортного характера. Достаточно приведения нескольких цифр, чтобы убедиться в том, что каменно-угольная промышленность не сохраняет опережающий момент в своем развитии с остальной промышленностью и грозит стать фактором, задерживающим развитие последней.

Рост потребления топлива за пятилетие против 25/26 г.	— 64%
„ добычи и заготовке его за 5-летие „ 25/26 „	— 50%
Развитие кам.-уг. промышл. „ „ „ 1913 „	— 150%
„ промышл. Союза „ „ „ 1913 „	— 10%

Необходимость, даже в случае максимального развития угледобычи на старых и новых площадях Донбасса, импорта к концу пятилетия определяется в 400 м. п.

Во избежание этого последнего и для сверстки топливного баланса в будущем, представляется в числе других мер, выдвижение Ткварчельского месторождения.

Относительно возможных рынков сбыта Ткварчельскому углю предстоит следующая перспектива:

- 1) Черноморская жел. дорога 12 м. п.
- 2) Местное потребление 5 м. п.
- 3) Снабжение портов 24 м. п.
- 4) Военный и торговый флот 3,5 м. п.
- 5) Бункеровка заграничных пароходов 10 м. п.

54,5 м. п.

не считая заграничного экспорта.

Кроме того — значение промышленных перспектив Ткварчельского угля, вытекающих из его положения непосредственного у выхода в Черное море при годности угля для металлургических целей, определяется заинтересованностью наших южнорусских заводов, в первую очередь Керченского. Ткварчельский уголь в будущем может послужить основанием для Закавказской металлургии, а в ближайшее время — для возрождения Керченского и других побережных заводов. Этим объясняется, почему Югосталь пошла своими средствами на дополнительные промышленно-разведочные работы в район, выходящий за пределы ее территории.

С экспортом и металлургическими запросами добыча в перспективе 100 мил. пуд. Ткварчельского угля будет покрываться спросом.

Магнитные шлихи
Черноморского побережья.

Ткварчельский кокс, новейшими испытаниями (январь 1927 г.) в печах Макеевки, признанный имеющим свойства металлургического, должен послужить и в деле организации Закавказской металлургии.

Не говоря о перспективах, из наличия Дашкесанских руд протекающих, об увязке с Керченской рудой, на Черноморском побережье, совсем под рукой, имеются данные, о которых стали говорить только в самое последнее время, о нахождении магнитных шлихов.

На берегу Черного моря и на дне его, в расстоянии более одной версты в прибрежной части, между устьями р. р. Супса и Нотанеби, на протяжении до 12 верст полосой 20-30 саж., при глубине 5-6 саж., наблюдается покрытие обильными осадками магнитного железняка, местами совершенно чистого. Здесь насчитывается до 250 мил. пудов руды в 7 мил. куб. метр. песка; железо в обогащенном шлихе до 52 проц., титана 4-8 проц., фосфор 0,01-0,02 проц., серы 0,08 проц.

Есть указания на то, что эта полоса следует от самой турецкой границы с перерывами на север, проходя Очемчиры и несколько десятков верст за Сухум. Общее количество магнитного песка значительно больше и постоянно возобновляется. Разведки, и не серьезные, были производимы в 1897 г. б. Донецко-Юрьевским Обществом и должны быть поставлены вновь.

В этом шлихе мы имеем самой природой измельченную и приведенную в состояние готовности к магнитному обогащению породу (песков). Вся работа по добыче сводится к черпанию рыхлых песков и к передаче их к магнитным сепараторам; транспортирование ее является задачей, целиком поддающейся механизации.

Дешевая, чистая и богатая руда, вкупе с ткварчельским металлургическим коксом прекрасно может разрешить считавшуюся трудной проблеме Закавказской черной металлургии на берегу Черного моря у самого полотна Черноморской железной дороги, имея в основе Керченскую руду, использующую обратный тоннаж.

Очемчиры, как место выхода на побережье из Ткварчел угля, представляются наивыгоднейшим пунктом для осуществления этих идей быть может даже без Керченской руды, а на одном местном шлихе.

Таким образом для Черноморской ж. д. найдутся и металлургические грузы—чугун, железо, сталь и поделки из них, а равно и томасшлаковая руда для удобрения.

Грузооборот горных грузов. Горнопромышленных грузов мы более определенно выявили в отношении Ткварчельского угля 19 м. п.

Для остальных грузов этого порядка—руда всякого рода, строительный материал, металлургические грузы—не имеется достаточных данных, условно (с тенденцией к дальнейшему росту) 5 м. п.

Всего 24 м. п.

Грузы эти, как сказано выше, в записку НКПС по определению грузооборота не включены.

Черноморская дорога и Ткварчельские угольные копи.

За последнее время в некоторых органах укрепилось мнение о тесной зависимости исхода вопроса о Черноморской ж. д.—достраиваться ей или нет—от положения другого, совершенно самостоятельного, вопроса о Ткварчельской проблеме.

Но ставить достройку Черноморской дороги в связь с разработкой Ткварчельских копей—значит повторять ошибку тех, которые, не веря, или не будучи правильно осведомлены о значении этой дороги, видят чуть ли не главнейшее ее назначение в обслуживании Ткварчельского предприятия. Следовательно,—рассуждают они—когда приступят к воплощению в жизнь Ткварчельской проблемы, требующей крупных затрат, еще успеем довести Черноморскую дорогу до Очемчири, и на это потребуются не более года времени. И в этом они вполне правы.

Разумеется, если смотреть так узко на задачи Черноморской дороги, то нет никакого смысла растягивать на пять лет достройку линии до Очемчири. Ведь от реки Ингур, где сейчас остановилась укладка пути Черноморской дороги, то того пункта, откуда пойдет ветка на Ткварчелы, осталось каких-нибудь 30-35 километров, при чем самая серьезная работа на этом протяжении—опоры мостов через реки Ингур и Рухис-Цхали—уже закончена. Следовательно, достраивать в течение пяти лет этот небольшой участок, который можно без особенных усилий завершить в год, было-бы совершенно нецелесообразно. Если же понимать так, что до Очемчири путь должен быть доведен к концу текущего пятилетия, а начало работ по достройке может быть отложено в зависимости от срока, необходимого для окончания, то явится неизбежным перерыв в сооружении дороги. Но если разработка копей будет отсрочена, то значит достройка дороги еще более отдалится, — а это, конечно, недопустимо.

Причиной всех этих противоречий является именно та неправильная постановка вопроса, о которой сказано выше. Для Ткварчельских копей, действительно, необходима Черноморская железная дорога, а для Черноморской дороги нахождение этих копей вблизи дороги—лишь одно из оснований к скорейшей ее достройке, основание далеко не самое важное, ибо главнейшее назначение Черноморской дороги—транзитное. Признавая огромную ценность Черноморской дороги для обслуживаемого ею трех-

сотверстного протяжения морского берега, нельзя не дооценивать ее транзитного значения для всего Кавказа и СССР. Сокращение пробега на 700-1000 километров может внести переворот во все стороны жизни соединяемых дорогой областей. Ведь не даром 60 почти лет Закавказье занято было проектами Перевальной дороги, устраняющей значение Кавказского хребта, как преграды в сообщении железных дорог Закавказья с Северо-Кавказскими. Из-за технических трудностей и огромной стоимости прямое наикратчайшее соединение не осуществилось. Осуществленное круговое направление, огибающее хребет с востока, удлиняет путь на 900 слишком километров. Несравненно лучше может заменить прямой путь западный обход, который даст сокращение по сравнению с восточным до Тифлиса в 628 километров, а до Батума — Поты — более 1000 километров.

Для того чтобы уяснить себе значение столь огромного сокращения транзитного пути, достаточно указать, что величайший в мире Симплонский тоннель, протяжением около 20 километров, был построен, чтобы уменьшить на 45-50 километров длину железнодорожного сообщения между Швейцарией (Францией, Англией) и Италией. А у нас речь идет о сокращении длины железнодорожного пути на 700-1000 километров!

По счастливой случайности, дающей такое огромное укорочение транзита, путь проходит по красивейшему в Европе, щедро наделенному всеми дарами природы, морскому побережью.

Вот в чем значение Черноморской дороги и оно может воспринять всю свою силу только при сквозном соединении.

Вот почему надо торопиться с его завершением, не связывая вопроса о достройке сквозной Черноморской дороги с тем или другим отдельным объектом народного хозяйства, возможность осуществления которых находится в прямой зависимости от наличия дороги, а не наоборот, — будут ли то Ткварчельские копи, Бзыбская лесная дача и бумажная фабрика или другие, менее известные, проекты промышленных предприятий.

Вот почему надо стремиться к окончанию в пятилетний срок всей дороги. В ближайший же срок надо ставить целью не Очамчиру, а центр Абхазской республики — Сухум.

Черноморская железная дорога и новые транзитные пути на восток.

(По данным „Экономического Вестника Закавказья“, „Торгово-Промышленной Газеты“ и „Нового Востока“).

Положение Закавказья на путях к Востоку. Закавказье—это мост, соединяющий несколько совершенно различных стран и областей. С одной стороны, оно связывает бассейн Каспийского моря с бассейном Черного моря, с другой Западную Европу с передней Азией. Подобное географическое положение придавало еще с глубокой древности большое значение транзитным путям, пересекавшим Закавказье, и исключительное значение Закавказью в транзитной торговле, которая с постройкой Черном. дор. получит еще большее значение.

История Закавказья в прошлом столетии и в начале текущего дает вполне убедительные примеры, определенно указывающие, что развитие и рост того или иного края стоят в непрерывной связи с направлением важнейших путей сообщения, и достаточно одному из главнейших транзитных путей потерять свое значение, чтобы вместе с этим и торговый центр, лежащий на этом пути, лишился своих преимуществ и пришел бы в полный упадок.

Вопрос о транзитных операциях через Закавказье приобретает в данное время особенное значение в силу того, что наряду с общим процессом восстановления союзного транспорта до нормы довоенного времени, транзитные перевозки обнаруживают отставание от общего темпа хозяйственного роста. Грузовой транзит, отвлеченный за время войны и революции от естественных своих путей через Закавказье, в данное время необходимо направить вновь по привычным для него довоенным путям.

Вопросы транзита через Закавказье уже давно занимают внимание заинтересованных учреждений, которые изучают причины падения транзита и вырабатывают меры к возвращению Закавказью его большого транзитного значения, утраченного в настоящее время.

Черноморская дорога призвана сыграть выдающуюся роль, как для транспорта тех грузов, которыми обмениваются между собой СССР с одной стороны, и Персия и Турция с другой, так и для грузов, идущих из этих государств и обратно транзитом через Закавказье в Западную Европу. Первые перевозки попадают

в число тех, о которых говорилось в других статьях, при указании на чрезвычайно большое транзитное значение Черноморской дороги для Закавказья и СССР. Здесь возвращаться к этому вопросу мы не будем. Но вряд ли кто будет оспаривать, что СССР чрезвычайно заинтересован и в том, чтоб транзит товаров, идущих в Персию и из Персии (а также и части Турции), направлялся прежними путями через Закавказье, а не по новым, отвлекающим его в другую сторону.

Транзит в прошлом. Сказанное положение иллюстрируем несколькими цифрами, имея в виду Персию:

Из Персии в Европу, главным образом, через Закавказье.

Прошло: в 1909 г.	—	454.000 пуд.
в 1911 г.	--	1.081.000 "
в 1913 г.	—	693.000 "
в 1924 г.	—	17.000 "
в 1925 г.	—	71.000 "
в 1926 г. (9 мес.)		120.000 "

В течение долгих десятилетий перед войной Персия вела все развивающуюся торговлю с Европой, в частности с Англией и Россией, импортируя ткани, оружие, железные изделия, сахар, нефтепродукты и проч., и вывозя за-границу ковры, хлопок, коконы, самшит, листовой табак, шерсть, рис, сухие фрукты, кожи и проч. товары.

Транзит в настоящем. Резкое падение транзитных операций через Закавказье за годы революции привело к тому, что Батумский порт потерял свое бывшее транзитное значение и гибкий торговый капитал нашел другой, забытый до того времени, путь для провоза товаров из Европы в Персию и обратно, а именно путь Тавриз—Трапезонд, не говоря уже о дороге через Багдад—Басру.

Объектами транзитной торговли через Закавказье в настоящее время должны и могут быть: из Персии и Турции те товары, которые не будут являться конкурирующими по отношению к нашим экспортным товарам, а из Европы в Персию и Турцию—те товары, которые не экспортируются нами.

Таковыми товарами могут являться для транзита из Персии в Европу:

1) Ковры—в 1913 г. прошло 135 000 п., 77% всего экспорта ковров; после войны эта статья продолжала расти и составляла основную массу товаров, экспортируемых по караванному пути Тавриз—Трапезонд;

- 2) Коконь.
- 3) Шелковые остатки.
- 4) Овчины, козлины, пушнина и пр.
- 5) Сухие фрукты.

Из Турции в Европу:

Листовой табак из Артавинского округа.

В обратном направлении из Западной Европы в Персию и Турцию.

- 1) Чай, в 1913—14 г. — 280 000 пуд.
- 2) Сельско-хозяйственные орудия, автомобили, металлы, бумага и т. д.

Приведенная номенклатура транзитных товаров вряд ли может принести ущерб Советскому экспорту. Наоборот, полное отмежевание СССР от транзитных операций этих товаров, превышавших 1 миллион пуд. в довоенное время, будет способствовать, с одной стороны, лишению Советского транспорта транзитных перевозок, а с другой — развитию конкурентных транзитных путей на Трапезонд и Багдад, что неминуемо отразится и на торговле СССР с Персией.

Ясно, что усиление транзитных операций в одну сторону вызовет соответствующий рост транзитных операций и в обратную сторону, так как всякий транспорт — будь то гужевой или железнодорожный — в случае слабого потока товаров в обратном направлении будет снижать стоимость фрахта в этом направлении. Этим самым будет создаваться наиболее благоприятный стимул для конкуренции иностранных товаров в Персии с советскими путем снижения накладных расходов по транспортированию.

Кокуренция с дру- Беглый взгляд на карту говорит о несом-
гими путями. ненных преимуществах транзитного пути через Закавказье над остальными. Между тем, не только гужевой путь на Трапезонд конкурирует с нами и в цене и в сроках доставки, но даже и налаженный за последнее время второй транзитный путь из Персидского Азербайджана и района Тегерана через Багдад к Персидскому заливу. Развитие этих путей явится крупным ударом транзитному пути через Закавказье и вообще ударом по всей торговле СССР с Персией.

Надо помнить, что затянувшаяся транзитная проблема давно уже стала орудием Англии против нас, так как этим путем она создавала благоприятные условия для своего экспорта. Теперь же этот вопрос принимает характер основной проблемы нашего будущего экономического сотрудничества с Персией. Поэтому настоятельно необходимо скорейшее ее разрешение в целях сохранения наших экономических позиций на Востоке.

Трансперсидская ж. дорога. Давнее экономическое преимущество России в Северной Персии основывалось на персидском бездорожье, на неудобствах и дороговизне караванного привоза западно-европейских товаров из южных гаваней Персидского залива на север.

На очереди стоит вопрос о сооружении трансперсидских железных дорог, долженствующих перерезать весь край в двух направлениях: запад—восток (Тавриз—Тегеран—Мешхед) и север—юг (Тавриз—Персидский залив).

Ныне персидское правительство решило в срочном порядке приступить к работам по постройке трансперсидской железной дороги, долженствующей пересечь всю Персию с севера на юг—от Бендер—Гяза на Каспийском море до Махаммеры на Персидском заливе (устье реки Карун).

Этот путь, вместе с гужевой дорогой Тавриз—Тегеран—Багдад, весьма ослабит наши преимущества и грозит перевернуть издавна установившиеся соотношения экономических сил в Персии. Нам нужно готовить отпор и удешевить стоимость перевозок в наших пределах.

Новые пути СССР на Восток. Этой цели и будут служить строящиеся в настоящее время в СССР новые железнодорожные линии—Черноморская и Баку—Джюльфинская, которые могут вызвать не только усиление и изменение направления потока товаров из СССР в страны Востока и обратно, но и коренным образом отразиться на экономических взаимоотношениях между этими странами.

Благодаря достигаемому таким образом общему сокращению протяжения путей к персидской границе, ускорится товарооборот и обороты денежных сумм, вложенных в экспортно - импортные операции, а также снизится стоимость фрахта.

Черноморская линия предназначена связать рынки Персии и Турции через Закавказский жел. дор. кратчайшим путем с Северным Кавказом и российскими промышленными центрами.

Мало того, линия Черноморская и продолжение ее в направлении Анапа—Керчь—Джанкой—Умань создадут крупнейшую транзитную магистраль международного значения, которая свяжет самым коротким путем Европу через Украину и Кубань с Закавказьем и далее со странами Востока.

Для Западной Европы в будущем великом транзитном пути, сооружение которого ныне, повидимому, получает осуществление, кратчайшим направлением именно будет Черноморская линия, в особенности, в случае осуществления плана 1913 г., т. е. сооружения линии Туапсе—Анапа—Керчь—Джанкой—Умань.

Необходимо заметить, что при почти равном расстоянии от Ростова до Джульфы через Туапсе и Алят, каждая из вышеуказанных линий, Черноморская и Баку—Джульфинская, призвана обслуживать по своему географическому положению независимые пути и районы. Черноморская железная дорога входит в Западно-Кавказскую, а Баку—Джульфинская—в Восточно-Кавказскую магистраль; эти дороги являются не конкурирующими, а взаимно дополняющими друг друга.

Интересующая нас Черноморская железная дорога нужна как новый путь в страны Востока для поддержания нашего экономического значения в них.

Не касаясь здесь существа вопроса о постройке Перевальной через Кавказский хребет жел. дор., которая имеет не только всем известное экономическое значение, уместно здесь отметить, что является большой ошибкой покрывать проблемой Перевальной жел. дор. проведение Черноморской дороги. Уже простое, самое поверхностное сличение этих двух транспортных линий ясно говорит о том, что Перевальная жел. дор. в отношении Черноморского побережья ни при каких обстоятельствах не может заменить собою Черноморскую магистраль.

Скорее наоборот — обоснованным кажется положение: не является-ли предварительная достройка Черноморской жел. дор. необходимой экономической предпосылкой для такого грандиозного, дорого стоящего сооружения, как Перевальная жел. дорога?

Заключительные тезисы

к вопросу о достройке Черноморской железной дороги.

1. Главнейшее значение Черноморской жел. дороги — транзитное. Она сокращает расстояние между Закавказьем и Северным Кавказом, а через него и со всей сетью жел. дор. СССР, от 628 килом. (Тифлис. узел) и до 900-1000 кил. (Запади. Грузия).

2 В этом отношении Черноморская железная дорога лишь немногим уступает и может заменить Перевальную жел. дор. через Главный Кавказский хребет, которая сокращает расстояние до Тифлисского узла на 900 слишком килом. и которой Закавказье добивается уже 60 лет.

3. Столь огромное сокращение пробега грузов и пассажиров может внести целый переворот в жизнь областей, соединяемых дорогой, оказывая могучее содействие к развитию производительных сил и преуспеванию народного хозяйства. Какое значение имеет такое укорочение сообщения видно из того, что длинейший в мире Симпсонский тоннель (протяжением около 20 килом.) был построен ради уменьшения всего на 40-45 килом. расстояния между Швейцарией (Францией и Англией) и Италией.

4. По счастливой случайности, дающий такое огромное укорочение транзита железнодорожный путь проходит по щедро наделенному всеми дарами природы, красивейшему в Европе, морскому побережью, являющемуся, благодаря благодатным климатическим условиям, сплошной здравницей — курортом.

Лишенный портов и возможности регулярных сношений, край этот, с населением свыше 360.000 чел., без железной дороги не может осуществить вложенные в него природой богатейшие задатки по развитию хозяйства субтропических культур, горной и лесной промышленности и торговли, а также организации климатических станций, санаторий, курортов, эксплуатации минеральных источников.

5. Благодаря указанному выше огромному сокращению пробега, Черноморская жел. дор. приобретает чрезвычайно важное значение и для усиления наших торговых сношений с пограничными Закавказью странами — Персией и Турцией и для оживления транзита из этих стран в Западную Европу через Закавказье.

6. Из общей длины дороги в 350 килом. на протяжении около 150 килом. с обоих концов движение уже открыто. Недо-

строено около 200 килом., стоимость которых по данным Центрального Отдела Сооружения жел. дор. НКПС, прокорректированным местным Управлением работ, определяется в сумме 68 миллионов рублей, подлежащих расходованию в течение 5 лет. При допущении облегченных требований стоимость не превысит 53 мил. руб.

7. На основании произведенных особой экспедицией НКПС в 1926 г. в высшей степени осторожных экономических обследований, можно утвердительно сказать, что эксплуатация дороги в первый же год открытия движения, относя его к концу 1930/31 г., будет для НКПС безубыточна и даст некоторую прибыль. Помимо того, народное хозяйство СССР в целом будет иметь в первый же год реальное сбережение в расходах, благодаря сокращению пробега транзитных грузов и пассажиров (28 мил. пуд.) и 175.000 чел. в сумме около 4.3 мил. руб. В дальнейшем эта сумма будет расти и достигнет в 1935/36 г. 6,2 мил. рублей. Капитализированные из 6%, эти суммы равнозначущи капиталу в 72.3 и 103.4 мил. рублей.

8. Тоже сокращение пробега транзитных грузов и пассажиров даст возможность освободить подвижной состав (на 1930/31 г. 50 паровозов, 45 пассажирских и 1.900 товарных вагонов) на сумму около 10.3 мил. руб. В 1935/36 г. — 14.8 мил. рублей.

9. В общей сложности сбережения по транзитным перевозкам и на подвижном составе равноценны капиталу 83 мил. рублей и 118 мил. руб.

Таким образом, при стоимости сооружения, согласно пункта 5-го, в 68 мил. руб. затраченный капитал даст возможность получить $\frac{83 \times 6}{68} = 7,3\%$ в виде сбережений ежегодных расходов по народному хозяйству в первый же год открытия движения.

К 1935/36 г. процент будет $\frac{118 \times 6}{68} = 10,4\%$. Эти же цифры 83 и 118 мил. руб. показывают размеры той суммы, которая могла бы быть израсходована на достройку Черноморской железной дороги, при условии получения 6% на затраченный капитал в первый же год открытия движения (1930/31) или через 5 лет (1935/36 г.).

10. Все вышесказанное неопровержимо подтверждает, что достройка сквозной Черноморской жел. дороги является предприятием вполне рентабельным и более выгодным, чем все другие производящиеся в настоящее время в СССР постройки жел. дорог.

11. Огромное транзитное значение Черноморской ж. д. заключается в громадном укорочении пробега грузов и пассажиров. Самое же количество транзитных грузов и пассажиров (28 мил.

пуд. и 175.000 чел. в 1930/31 г.) сравнительно незначительно и составит не более 3-4 пар поездов, так что усиления примыкающих дорог, получающих эти перевозки (Армавир-Туапсинская и Закавказские), сверх их современной и предусмотренной по другим соображениям пропускной способности, не потребуется на более или менее продолжительный срок.

12. Межведомственная Комиссия по новым путям Сообщения при НКПС в заседании от 3 ноября 1926 г. большинством 9 голосов против 1 признала необходимость достройки в течение ближайших пяти лет Черноморской жел. дороги на всем ее протяжении. Такое же решение вынесено в 1925 г. III Сессией ЦИК'а СССР.

13. Тем не менее из пятилетнего плана нового железнодорожного строительства, составленного Госпланом СССР, достройка Черноморской жел. дороги исключена, хотя наряду с этим в план этот внесен целый ряд новых линий, еще мало обследованных и экономически менее выгодных, чем Черноморская жел. дорога и даже за наименьшим достаточным числом и таких еще 3.000 килом. „беститульных“ линий второй очереди.

Черноморскую же дорогу, по присоединении отстроженных участков (Туапсе—Адлер и Ахал-Сенаки—Зугдиды) соответственно к Северо-Кавказским и Закавказским ж. д., предполагается сдать в консервацию на неопределенное время, вследствие чего затраченные уже на дорогу огромные средства, останутся неиспользованными, а сооружения уже произведенные—подвержены разрушениям.

14. По всем вышезложенным мотивам надо торопиться с достройкой сквозной Черноморской жел. дор., не связывая вопроса с тем или другим объектом народного хозяйства, возможность осуществления которых находится в прямой зависимости от наличия дороги, а не наоборот, будут ли то Ткварчельские угольные копи, Бзыбская лесная дача и бумажная фабрика или другие менее известные проекты промышленных предприятий.

15. В последние годы перед мировой войной в Закавказьи были разрешены к постройке 1655 килом. новых железнодорожных линий, в том числе Черноморская. Все эти дороги остались неосуществленными, а в список новых дорог, составленный на пятилетие Госпланом СССР и насчитывающий 12 386 килом., ни одна дорога в Закавказьи не включена.

16. Необходимо безотлагательно пересмотреть вопрос о достройке Черноморской жел. дороги, имеющей столь большое значение для Черноморского края, Закавказья и всего народного хозяйства СССР. Если с чьей либо стороны имеются конкретные возражения по технике и экономике вопроса, необходимо

совместное обсуждение этих возражений с участием местных представителей, знакомых с положением дела.

Достройка Черноморской жел. дороги не только не может быть приостановлена, но должны быть напряжены все усилия, чтобы в срок не более 5 лет было установлено сквозное по ней сообщение.

СОДЕРЖАНИЕ.

Предисловие.

1. Инж-ры Г. Г. Шахбудагов и Е. М. Юшкин —Краткая историческая справка по вопросу о сооружении Черноморской жел. дор. 5 стр.
 2. Основные показатели для Черноморской жел. дор. (по данным записки по экономическому обследованию, произведенному НКПС в 1926 г., протокола Межведомственной Комиссии по новым путям сообщения от 3 ноября 1926 г. и справок Управления постройки южного участка Черном. ж. д.). 9 стр.
 3. Инж. Г. Г. Шахбудагов.—Черноморская железная дорога должна быть достроена. 13 стр.
 4. Уч. агр. Э. И. Клейн.—Черноморская ж. дор., как главнейший фактор интенсификации сельского хозяйства Абхазии. 22 стр.
 5. Канд. эконом. наук С. И. Бык.—Черноморская ж. д. и курорты Абхазии. 43 стр.
 6. Инж. Е. М. Юшкин.—Черноморская ж. дор. и индустриализация побережья. 72 стр.
 7. Инж. Г. Г. Шахбудагов.—Черноморская ж. д. и Ткварчельские угольные копи. 92 стр.
 8. Инж. Е. М. Юшкин.—Черноморская железная дорога и новые транзитные пути на Восток. . 94 стр.
 9. Инж. Г. Г. Шахбудагов.—Заключительные тезисы по вопросу о достройке Черноморск. ж. д. 99 стр.
-

34735720
386287071

43°
15'



48°
45'

$$\frac{42^\circ}{30'}$$

- 1

составил и исполнил П. ЧИСЛОВ,
по данным ЭКОСО ССР Абхазии и
указаниям редакционной комиссии.

