



Ю.Н. ВОРОНОВ

ДРАМА

КЛУХОРСКОЙ

(ВОЕННО-СУХУМСКОЙ)

ДОРОГИ

СУХУМ

Ю. Н. ВОРОНОВ

Д Р А М А
КЛУХОРСКОЙ
(ВОЕННО-СУХУМСКОЙ)
Д О Р О Г И
(XIX - XX в.в.)

Спонсоры —
Допуа Гули
Лагвилава Чина.

Тираж - 3 000 экз.

Республика Абхазия,
г. Сухум, ул. Эшба, 168.

ПРОЛОГ

Проход через Апсилию, Даринский путь, Клухорская тропа, Военно-Сухумская дорога... Замечательна история этой важнейшей на Западном Кавказе перевальной дороги, издавна связывавшей Черноморское побережье с Северным Кавказом. Регулярные передвижения людей по ней начались ещё в каменном веке. В эпоху бронзы по обе стороны перевала складывалась однородная материальная культура, связываемая с далекими предками абхазо-адыгов. В раннем железном веке, в период скифских походов эта однородность продолжала сохраняться благодаря перевалу. Уже в 6 - 4 веках до н.э. через Клухорский и соседние перевалы устремились древнегреческие купцы. В Домбае и верховьях Лабы обнаружены бронзовые аттические шлемы и другие изделия, попавшие туда через горы из приморской Диоскуриады (совр. Сухум). В римскую эпоху, когда вдоль этого пути расположились наиболее цветущие поселения древнеабхазского племени апсилов, значение Клухорского перевала усилилось. С одной стороны выгоды торговли, с другой - нараставшее проникновение воинственных алан и других северокавказцев. Присутствие предков осетин-алан, их могилы и посуда обнаружены археологами в Цебельде. В 6 веке, когда здесь пролегло ответвление Великого шелкового пути, соединявшего Византию и Китай, дорога через Клухор называлась Даринской (от алано-иранского "Дар" - "ворота", "проход"). В эпоху Абхазского царства через этот перевал распространялось христианство, о чем свидетельствуют расположенные вдоль пути Драндский храм, цебельдинские церкви, храмы Шоана и Сенты. Снова Клухорская тропа играла важную роль в местной экономике и культуре в 14 - 16 веках, когда по ней направлялись на Северный Кавказ и в Поволжье итальянские купцы, доставлявшие товары из приморской генуэзской колонии Севастополь (совр. Сухум)

в Золотую Орду. По этому пути в 14 - 18 веках переселялась в верховья Кубани основная часть предков ныне обитающих там абазин. Интересная закономерность отмечена археологами: как только через перевал устремлялись в большом количестве добрые товары, люди и идеи, жизнь по обе его стороны расцветала, число жителей резко возрастало. И наоборот, как только транзит прерывался, население нищало и столь же резко сокращалось. Роль Даринского пути на Западном Кавказе может быть приравнена к значению Дарьяльского (перевод с алано-иранского "проход аланов") и Дербендского (перевод с ирано-персидского "железные ворота") проходов в центральной и восточной части Большого Кавказа.

В 19 - 20 веках роль дороги через Клухорский перевал постепенно снижалась по мере развития морского каботажного судоходства, строительства приморских шоссейной и железной дорог, вызвавших нарушение необходимого для нормальной человеческой жизнедеятельности в этом регионе баланса между вертикальными и горизонтальными направлениями связей. Это нарушение регулярно вызывало у местного населения по обе стороны перевала боль и потребность утолить эту боль возвращением дороге через Клухор ее традиционной функции транзита. Как это происходило, рассказывается ниже.

ДРАМА ДОРОГИ

Первое документальное свидетельство о постановке вопроса строительства колесной дороги через Клухорский перевал для связи Сухума с Северным Кавказом относится к 1822 году. "Мысль о проведении дороги из Сухума через главный хребет, - писала газета "Кавказ" (№ 80 за 1866 г.), - существовала еще в то время, когда владельцем Абхазии был Дмитрий, готовый... всеми средствами споспешествовать русским в этом важном предприятии, возбуждавшем фанатизм многих в Абхазии".

В 1833 году Абхазию посетил известный швейцарский исследователь Ф.Дюбуа-де-Монпере, который в своем дневнике отметил необходимость скорейшего строительства дороги через Клухорский перевал, сравнив Цебельду в ее будущей роли соединительного звена между Северным Кавказом и Причерноморьем с Симплоном-тоннелем, соединяющим Францию с Италией.

В апреле - мае 1837 года саперы, входившие в состав отряда барона Розена, проложили колесную дорогу от Сухума до Цебельды - через гору Апианча. После присоединения Цебельды к Российской империи (18 мая 1837 года) встала задача практического решения вопроса о проведении переваль-

ной дороги. С этой целью через Главный Кавказский хребет по инициативе генералов Раевского и Анрепа летом 1842 года был командирован штабс-капитан Ф.Я.Лисовский, за четыре года своей работы приставом Цебельды основательно изучивший регион и, исходя из личной практики, обратившийся в высшие инстанции с соответствующим проектом. В Краснодарском архиве хранится дело "О предположении открыть путь сообщения через Кавказский хребет из Цебельды в Карачай и Теберду и соединить таким образом Сухум с Пятигорском и Ставрополем", составленное из множества документов, отражающих подвижнический труд Лисовского, лично исследовавшего Санчарско-Лабинский и Клухорско-Нахарский перевальные узлы и подходы к ним с юга и севера. Сравнительная характеристика данных топоъемки, отзвонков проводников-абхазцев, черкесов, карачаевцев и кабардинцев, климатических и иных природных условий заставила Лисовского остановиться на варианте "Цебельда - Дал - Карачай" как наиболее экономичном и целесообразном. Отметив, что путь Сухум - Цебельда - Хумара составляет 181 версту, а путь Бамбора - Псху -Ахметгорск - 186 верст, Лисовский заключил:"Первый из этих путей служит ныне вьючным и то довольно неудобным сооб-

щением для горцев; а второй не только не представляет такого сообщения, но во многих местах почти непроходим и для сильных горцев, даже пешех". Большую заинтересованность в исследованиях Лисовского и в оказании ему помощи проявили тогда военный министр России Чернышев, владетельный князь Абхазии Михаил Шервашидзе, генералы Безобразов, Павлов, Нейгарт, Муравьев, полковник Филипсон, князь Кизилбек Маршан.

Отчитываясь о проделанной в 1846 - 1848 годах работе, кавказский наместник генерал С.Воронцов в соответствующей докладной записке отмечал:"Как известно, в прошлом существовала дорога из Абхазии через Цебельду, Дальское ущелье, а после по подножию Эльбруса через перевалы она входила в Кабардинию по Лабской линии... Мне кажется только то, что пока надо усовершенствовать гужевое сообщение, которое будет полезным с точки зрения торговли и станет возможной перевозка войск с горной артиллерией".

В 1849 году была организована военная экспедиция под руководством князя Эристова с целью изучения возможности "проложения колесной дороги вверх по Кубани, через перевал на Нахарском гребне, в Цебельду, а оттуда опять вниз в Сухум-кале" (Записки Кавказского отдела Императорского Рус-

ского Географического общества, т.10, вып.7, 1876). Вот что по этому поводу писал князь: "Генерал Раевский первый возбудил этот вопрос... Покойному князю Мих. Семен. Воронцову угодно было мне поручить осмотреть все пути, ведущие из Кубанской области к Сухуму. В 1849 г. в середине августа я через перевал Нахарский спустился близ истоков Клыча. Здесь переночевав, я на другой день поднялся на перевал Клухорский, который нашел весьма удобным и легким для разработки. В 1850 г. я осмотрел Марухское ущелье до самого перевала, и никакого признака жилья не нашел. Между тем по Кодорскому и Тебердинскому ущельям нашел везде признаки жизни... Надо думать, что население Кодора и Теберды не могло бы существовать без сообщения... В мае 1850 г. я с отрядом из 6-ти слабых рот, 10 сотен казаков и 6 орудий выступил из Кисловодска и, прибыв в Теберду, тотчас приступил к разработке колесного сообщения до уроч. Агур. Имея в виду, как важно открыть сообщение Сухума с Кубанской областью, по назначении меня в 1858 г. Кутаисским генерал-губернатором, я прибыл в Сухум с целью на месте разоренного Мрамбинского укрепления устроить новое"... (газ. "Кавказ", № 217 за 1879 г.).

В августе 1851 года была организована экспедиция под руководством адмирала М.Л.Серебрякова. В задачу экспедиции входил "обзор местности с целью проложить выючную тропу через Цебельду и Главный хребет". Проводником в этом путешествии был дальский князь Баталбей Маршан, который провел экспедицию по маршруту Сухум-Цебельда-Дал-Адзгара-Марух-Николаевский пост на реке Кубань (газ. "Кавказ", №№ 39-43 за 1852 г.). Результаты экспедиции Серебрякова, несмотря на пережитые ею трудности, отвлекли внимание от других вариантов транскавказской дороги, создав у администраторов, журналистов и читателей впечатление, что "для сообщения с северным склоном" в Абхазии якобы существует лишь одна, известная, трудно-проходимая и весьма затруднительная для разработки тропинка через Марухский перевал в Карачай". Как отмечала газета "Кавказ" (12 за 1865 г.), "в 1863 году, по поводу различных газетных слухов была предпринята рекогносцировка через Марухский перевал и войска наши, действительно, летом по скользкому льду совершили этот переход, но он оказался невозможным для прохода лошадей по причине трещин в ледниках, крутых подъемов и пр. Поэтому Марухский перевал, вероятно, будет оставлен". Внимание

к Клухорско-Нахарскому перевальному узлу вновь было привлечено после путешествия известного кавказоведа Г.И.Радде, которого в июле 1965 года князь Ростом Маршан провел по маршруту Сухум-Цебельда-Дал-Клыч-Нахар-Карачай (газ. "Кавказ", № 45 за 1866 г.).

В 1867 году во главе Сухумского отдела встал генерал В.А.Гейман, уделивший много внимания дорожному строительству в крае, в том числе и в направлении Северного Кавказа. В 1868 году силами двух рот 17-го Кавказского линейного батальона была построена дорога в Лату в обход Багадских скал через перевал Джегергял. Первыми шли снайперы, за ними шествовал генерал и тыкал палкой в те места, где следовало бить шурфы и закладывать порох, затем шли саперы и звучали взрывы. Солдаты убирали и ровняли полотно. Шествие замыкал запряженный двумя лошадьми орудийный лафет, колеса которого подтверждали, что необходимая ширина дороги выдерживается четко. В период правления Геймана были выполнены и скальные работы на протяжении 6 километров в Пацхирском ущелье. Дорога через Апианчу оказалась заброшенной.

В 1868 году, параллельно с проектами колесной дороги, призванной соединить Сухум с Северным

Кавказом, родился и проект проведения здесь Транскавказской железной дороги. Его авторами были видный кавказский администратор и исследователь Ю.П.Проценко, инженер Н.В.Иогель и граф П.И.Кутайсов. Против этого проекта выступил тифлисский деятель М.Н.Герсеванов, который заявил: "Что же касается до проекта г.Проценко проведения железной дороги от Царицина через Ставрополь к Сухуму, то он не выдерживает критики потому ... что ныне проводится колесная дорога от Сухума в Кубанскую область инженером Прокофьевым из долины реки Гумисты в долину реки Бзыби и далее через ущелье Мзымты в ущелье Малой Лабы" ("Кавказ" № 22 за 1869 г.). Будучи включенным в состав Сухумской администрации в 1871 году, Проценко попытался реализовать свою идею по соединению Сухума с Невинномысском железной или, в крайнем случае, гужевой дорогой. Докладная записка соответствующего содержания была при поддержке генерала Кравченко представлена в Кавказское горское управление и будущая "дорога из Сухума в Кубанскую область" с согласия "Августейшего Главнокомандующего на Кавказе" была включена "в число дорог государственных, подлежащих немедленному сооружению на государственные средства" (газ. "Кавказ", № 128 за

1895 г.). Специально созданная комиссия, состоявшая из тифлиских чиновников, прибыла в Сухум, на первых порах вскружив головы местным обывателям, которые стали вспоминать о роли Клухорской дороги в процветании Диоскуриады, Севастополиса, Апсолии, Анакопии, великого Питиунта и даже Бедии "с портом в Илорах". На рассмотрение комиссии, однако, были представлены три проекта - первый (трехперевальный, поддерживавшийся некоторыми тифлискими специалистами и старшиной Мироновым) должен был соединить Кутаис с Екатеринодаром, второй (двухперевальный, нанесенный второпях "красным карандашом" самим, по отзывам современников, глупым и нерешительным генералом Кравченко, незадолго перед этим распределившим и себе в Цебельде садовый участок в 30 десятин), ставил целью соединить Сухум с Кабардой через ущелье Амткела и Марухский перевал, и третий, подсунутый кем-то из членов комиссии, предусматривал строительство железной дороги со стороны Ново-Сенак. " Последнее, - отмечала газета "Кавказ" (№ 128 за 1895 год) позднее, - генерала устроило и он не стал настаивать на поиске оптимального пути на Северный Кавказ... и обрек Сухумский край на гибель в 1877 году". Проект Проценко попал под сукно, а средства

, ежегодно отпускавшиеся на строительство шоссе Сухум - Зугдиди, были переброшены на строительство дорог в окрестностях Кутаиса и Ахалциха. Сухумским же интеллектуалам оставалось главным виновником катастроф и бездорожья в Абхазии считать "полную канцелярскую безгласность" да констатировать, что "спускаются в Кубанскую область через перевалы Марухский, Нахарский и Клухорский три тропы; через последний из них всадники приезжают в Кисловодск на третий день" (газ. "Кавказ", № 149 за 1873 г.). Не нашли отклика в сердцах администраторов ни положительные результаты обследования (совместно с Мироновым) Клухорского перевала князем Бебутовым в 1871 году (газ. "Кавказ", № 181 за 1881 г.), ни совершенно определенные указания Е. Прудкова, опубликованные им также в газете "Кавказ" (№№ 149 и 150 за 1873 г.): "Дорога в Цебельду имеет все преимущества самой крепкой связи, при помощи которой власть в крае становится безусловно прочной... Эта огромная котловина, закрытая со всех сторон почти недоступными горами, подобно грозной твердыне командует Абхазией... Направление через один из Цебельдинских перевалов, в верховьях Кубани, к Пятигорску и Ставрополю, на соединение с Кавказской железной дорогой, обещает неисчислимые вы-

годы, придвигая к морю богатые во всех отношениях долины Кумы и Кубани. Крайне желательно теперь же разработать один из перевалов".

Генерал Кравченко навсегда вошел позорным пятном в историю Абхазии. И современники вполне заслуженно в основе этого позора видели предшествующий отказ от строительства нормальной дороги через Клухор на Северный Кавказ. Будь эта дорога построена к 1877 году, не было бы бегства Кравченко со своим отрядом из Абхазии, не был бы разорен Сухум, не пережили бы тогда абхазы еще одну страшную волну махаджирства. Поэтому последующие 15 лет тема дороги через Клухор остро обсуждалась в прессе и среди наиболее разумных и доброжелательных жителей Абхазии и окрестных регионов.

Поисковые работы на Кодорско-Тебердинской трассе возобновились в 1879 году, когда во главе Сухумского отдела встал полковник Аракин. Первым из северокавказцев, поднявших тогда этот вопрос, был Ф.Кузовлев, в своей статье "К вопросу о продолжении дороги через Кавказский хребет для соединения Кубанской области с Черноморским побережьем" (газ. "Кубанские ведомости", №№ 35 и 36 за 1879 г.) предложивший провести эту дорогу через "перевал Домбай-Ульген" по долине реки

Птыш. Оценив стоимость строительства в 70-80 тысяч рублей, Кузовлев завершил свою статью призывом: "Дайте эти деньги населению и дорога на перевал будет окончена в один год!". Тогда же и в Тифлисе была создана комиссия во главе с тем же Герсевановым по рассмотрению вопросов колонизации Черноморского округа, в том числе и Абхазии. Полковник Фрайер и Ю.Проценко представили в эту комиссию записку "Определение сети главнейших дорог в Черноморском округе и Сухумском отделе", в которой было предложено сосредоточить усилия на дороге из Кодорского ущелья на Теберду.

По поручению Аракина в августе 1879 года А.Бернацкий составил профиль местности от Сухума до перевала Домбай-Ульген. В путешествии приняли участие сам Аракин и дорожный инженер Оловянников. В июле 1880 года по поручению начальника управления путей сообщения на Кавказе Палибина исследования в регионе проводил инженер Даль, опубликовавший позднее обстоятельный отчет "О перевалах Кавказского хребта в Кубанскую область: Домбай-Ульген, Нахар и Клухор" (газ. "Кавказ", №№ 148, 167, 168, 170, 172, 174 и 177 за 1881 год). Лично, с помощью абхазских проводников обследовав все три перевала, Даль с пол-

ным основанием заключал: "Клухор представляет больше удобства для развития по его склонам дороги, а потому я и остановился на нем... В предположении проложить шоссе через Клухор мной и составлен проект Сухумо-Кубанской дороги... Все шансы на развитие шоссейной дороги в пользу Дальского ущелья и перевала Клухор... Стоимость всей дороги со всеми на ней сооружениями с южной стороны и до верха перевала исчислена в сумму (вместе со стоимостью пороха) около 2,5 миллионов".

Проект инженера Даля привлек внимание начальника Военно-народного управления на Кавказе А.В.Комарова, предпринявшего собственное восхождение на Клухорский перевал в июле 1881 года. В корреспонденциях газеты "Кавказ" (№№ 181 и 187) тогда сообщалось: "Как слышно, выбор ген. Комарова должен пасть на наиболее доступный в настоящее время перевал Клухор, пользующийся всеобщей известностью и служащий для прогона скота в летние месяцы... Личное участие в этом деле ген. Комарова, стоившее ему много труда, навсегда связывает его имя с успехом этого предприятия и несомненно будет оценено местным населением... Поездка привела А.В.Комарова к убеждению, во 1-х, в необходимости скорейшего соединения Суху-

ма с Кубанской областью и устройства на всем этом безлюдном пути станций для путешественников, во-вторых, к тому, что это соединение должно быть произведено по Дальскому ущелью и затем через перевал Клухор... Десятки лет прошли в метаниях с одного перевала на другой... Потрачено много труда и денег, а дороги все нет". В начале 1882 года к торможению строительства дороги были подключены петербургские бюрократы. "Мы слышали, - говорилось в газете "Кавказ" (№ 137 за 1882 г.), - что сумма, которую испрашивало кавказское начальство на проложение Сухумско-Кубанской шоссейной дороги через Клухорский перевал, в С.-Петербурге, в комиссии, занимающейся сокращением государственных расходов, исключена из сметных ассигновок"... Ю.Проценко, не найдя поддержки своим идеям на Кавказе, по приглашению министра путей сообщения России генерала Анненкова направился в Ашхабад, где принял участие в строительстве Закаспийской железной дороги" (газ. "Кавказ", № 168 за 1885 г.).

Между тем инженер Даль упорно работал над осуществлением своего проекта. Покровительствовал ему князь Дондуков-Корсаков. В газете "Кавказ" (№ 269 за 1885 г.) о поездке князя в Цебельду рассказывается следующее: князь-главнокоманду-

ющий "2 сентября выехал из Сухума для осмотра работ по вновь строящейся дороге через Клухорский перевал на соединение Сухума с Баталпашинском по р. Теберде. Эта новая дорога, обращающая на себя особую заботливость князя, имеет не только важное торговое значение, как путь доставления произведений Кубани к Черноморскому побережью, минуя дальний путь на Владикавказ, Тифлис и Кутаис. Если только не будет отказа в тех скромных средствах, которые ныне отпускаются на устройство этого важного сообщения сметными остатками, то можно надеяться, что в 1887 году частью каменная дорога и в некоторых лишь местах вьючная тропа - будет открыта для беспрепятственного движения как торгового, так и военного. Из осмотра по направлению к подошве Клухора 30 верст, разработанных для колесного сообщения, его сиятельство мог убедиться в отличном исполнении его предначертаний инженерами ведомств путей сообщения, за что он особенно благодарил инженера Даля"... Среди безусловных достижений последнего - сооружение горизонтальной двухкилометровой полки на Багадских скалах и проведение дороги по скалам от ущелья Гвандры до Клухорского перевала. Осенью 1887 года князь вновь посетил Цебельду. Дорога тогда еще шла

здесь по южному краю долины через Мрамбу и усадьбу Вороновых "Ясочка", где часто останавливался Даль. Хозяйка усадьбы А.К.Прогульбицкая-Воронова оставила о том моменте следующую запись: "Дондуков с несколькими генералами был в Сухуме и думал проехать на перевал в Карачай; в числе сопровождавших его был и Вейденбаум; все проезжали мимо нас. Вейденбаум подъехал верхом к дверям... Только с лошади и едва слышно произнес "до свидания..."

Однако уже в начале 90-х годов дорога эта особенно в районе перевала была фактически заброшена. К.Д.Мачавариани по этому поводу писал в газете "Кавказ" (№ 273 за 1891 г.) следующее: "Когда будет устроена дорога через Цебельду на Клухорский перевал, а оттуда в Кубанскую область, тогда, быть может, люди науки будут присзжать для осмотра этого богатого, но брошенного уголка. Вся надежда на скорое проведение этой дороги". В 1894 году Г.А.Рыбинский опубликовал статью "Путевые очерки Клухорского перевала Главного Кавказского хребта. Положение разрабатываемой Тебердинско-Кодорской тропы, признанной имеющей первостепенную государственную важность" (газ. "Кавказ", № 12 за 1894 г.). Далья уже не было в живых и заново к перевалу отстраивал дорогу

инженер Дикман. В ущелье Клыча Рыбинский воскликнул: "Вот она где находится - Сухумская Швейцария, вот наши Альпы!" Далее (газ. "Кавказ", № 16 за 1894 г.) Рыбинский писал: "На постройку Тебердинско-Кодорской тропы затрачено небольшими суммами в продолжении целого десятилетия всего только полмиллиона рублей, на 70 верстах она вырублена в скалах. Со стороны Сухумского округа тропа доведена инженером Далем (умер два года назад) вплоть до вершины перевала... Со стороны Северного Кавказа дорогу строил инженер Суходольский. Тропа не соединена на одну версту... Если бы была дорога в 6 месяцев, то мясо в Абхазии, Мингрелии и Имеретии стоило бы не 10 копеек за фунт, а в 2 раза дешевле - 5 копеек за фунт... Из всего сказанного выходит, что миллионное население Западного Закавказья приплачивает 5 копеек за каждый фунт мяса из-за отсутствия дорог через перевал... А теперь лишь громадный подъем по бесконечным зигзагам тропы инженера Даля по правому склону Клыча. Места сухой кладки во многих местах осели и обрушились, оставляя для проезда над ужасающими отвесными кручами тропу шириной не более одного аршина; лошадь и всадник в таких случаях прижимаются к скале, трясясь всеми фибрами боязливого сердца... Шоссе

через Клухорский перевал было излюбленным проектом бывшего начальника Кавказского края Дондукова-Корсакова. Он прекрасно понимал все выгоды этой дороги... Об этом много писал и более обстоятельно, чем я, известный для Абхазии радатель ее интересов Ю.П.Проценко... У перевала мы застали комиссию из трех инженеров и чиновника контрольной палаты, производивших оценку полуразрушенных снежными завалами работ покойного инженера Даля... На перевале многие из нас не удержались, чтоб не написать красной краской на одной из глыб своих инициалов. На камне много таких надписей; лет 10 тому назад, сидя на нем, выпил бокал шампанского генерал Комаров, бывший начальник горского управления на Кавказе. Он принадлежал к сторонникам проведения через Клухор перевального шоссе и осматривал путь по поручению князя Дондукова-Корсакова". Не менее обстоятельное описание Клухорской дороги и ее достопримечательностей оставил будущий начальник Сухумского военного округа, полковник В.К.Прогульбицкий в своей статье "Поездка в Цебельду" (газ. "Кавказ", №№ 99, 100, 111, 125, 126, 132-135 за 1892 г.). В 1890 году на Кавказ вернулся Проценко, который сразу же устремился к Клухорскому перевалу. На основе своих наблюдений он в

следующем году представил записку в Кавказский отдел императорского русского технического общества о необходимости изысканий и строительства железной дороги по маршруту Сухум-Атара-Багада-Дал-Чхалта-Хутыя-Аманаус-Теберда. Председатель отстаивал вариант транскавказской железной дороги на Гори. Тогда Проценко размножил свою записку и разослал друзьям. В результате сначала крупное рудное верхнекубанское общество "Эльбрус" потребовало выхода к морю, а затем Общество Владикавказской железной дороги поручило инженеру Тиханову провести необходимые изыскания в районе Клухорского перевала. В конце 1894 года Н.А.Тиханов побывал в Сухуме и совершил поездку "по рекам Кодору, Клычу и Клухорскому перевалу"... "У сухумцев кислое настроение, - сообщал "Кавказ", - и вдруг весть о приезде Тиханова - и тут же бокалы взвились в воздух... за создание из Сухума жемчужины... Энтузиазм, искренняя радость охватили, точно вихрь, сухумцев... Тиханов, пока сухумцы справляли святки, успел совершить поездку по р. Кодору и Клычу, достиг Клухорского перевала, откуда начнется постройка тоннеля, кроме измерений сделал много фотографических снимков... Тиханов ответил, что им не замечено особенных препятствий для осуще-

ствления этой идеи... Новороссийск переполнен грузами хлеба Кубанской области, ветер, бора и т.д.. Необходимость искать другой порт на Черном море очевидна для всех и примирит с мыслью устройства перевальной железной дороги на Сухум и устройства в нем порта даже самых заклятых врагов" (газ. "Кавказ", № 22 за 1895 г.). О значении Сухума для переброски в Средиземноморье "части сибирских грузов" писала тогда же газета "Пермские ведомости" (№ 66 за 1895 г.).

Особую роль сыграла опубликованная в 1895 году брошюра инженера Н. Андриевского "Сухум-Кале, его данные и возможная будущность; основания для осуществления к нему железных дорог через Главный Кавказский хребет и от Закавказской их сети" (Санкт-Петербург, 1895). Приведу несколько наиболее важных высказываний специалиста: "Вопрос о наилучшем соединении Закавказья с остальной Россией... может быть наиболее выгодным путем разрешен проведением к Сухуму железных дорог через Главный Кавказский хребет по долинам рек Кубани, Теберды, Чхалты и Кодора, представляющих наиболее легкий проход через этот хребет" (с.36-37). "Железнодорожная линия по долинам Кубани, Теберды, Чхалты и Кодора, с ее разветвлениями на Сухум и к станции Ново-Сенаки Закав-

казской железной дороги, представила бы настоящий Великий Кавказский путь, как прорезывающая плодородную Кубанскую область и богатейшие, но совершенно изолированные ныне Абхазию, Цебельду и Самурзакань... и при всем том весьма легко могла бы быть продолжена до Царицина, где оканчивается общая сеть русских железных дорог, и тем самым войти в состав чрезвычайно важного общегосударственного пути, который кратчайшим образом соединил бы реку Волгу с наиболее важным для России Черным морем" (с. 46). "При взгляде на рельеф гор Главного Кавказского хребта нельзя не заметить, что та его часть, по которой на северном его склоне протекает Кубань и Теберда с ее притоком Хутый, а на южном - Кодор и Чхалта с ее притоком Чхалта-Дзихь, представляет собой несравненно более удобную местность для проложения ширококолейной железной дороги значительного движения, нежели центральная его часть, в которой даже и при наимыгоднейшем Тарском направлении потребовалось бы развитие линии по весьма тесным извилистым ущельям речек 4-го порядка, тогда как долины речек Хутый и Чхалта-Дзихь всего лишь 3-го порядка, а при том Хутый и Чхалта-Дзихь, как и речка Чхалта, она же и Адзгара, имеют очень косое на-

правление к Главному Кавказскому хребту, допускающее более пологий по ним подъем, что при надежности еще грунтов, сравнительной прямизне ущелий речек, пологости их берегов и малой их изрезанности второстепенными оврагами, является весьма важным обстоятельством для перехода здесь Главного Кавказского хребта железною дорогою или из ущелья Чхалта-Дзихь в долину р. Хутый или же прямо в последнюю из долины р. Адзгара, имеющей общий уклон всего лишь 0,018... и весьма удобный для развития линии по косогору левого ее берега... При подходах этой железной дороги к тоннелю под Главным Кавказским хребтом, по левым берегам долин речек Чхалты-Дзихь и Хутый, перевальная часть железнодорожной линии была бы совершенно обеспечена как от снежных завалов, каменных обвалов, так и от земляных и каменных наносов, а вследствие небольшой здесь ширины Главного Кавказского хребта и стенообразности подводящих к нему верховьев ущелий Чхалта-Дзихь и Хутый, самый тоннель, по всей вероятности вышел бы не свыше 8 верст и при том с весьма удобными к нему подходами, не требующими дорогостоящих крытых галерей" (с.49, 50).

Брошюра Андриевского способствовала расширению изыскательских работ. Появился близкий по

духу проект инженеров Иогеля и Палибина, предлагавших маршрут: Царицин-Дивное-Ставрополь-Невинномысск-Сухум (газ. "Кавказ", № 77 за 1895 г.). И тут же снова возросло сопротивление: с критикой проекта Андриевского выступил В.Статковский: "Рациональнее дорога Сухум-Ново-Сенаки - 120 верст, нежели тоннель в самом широком месте через кряж горы Эльбруса... Какие же грузы захотят двигаться непременно в Сухум, по такому трудному пути, а не в Туапсе, Новороссийск, Ростов и Таганрог?... Именно Тифлис, как центральный пункт Закавказья и должен быть соединен кратчайшим железным путем с Россией... Наоборот, такой ни с чем не сообразный проект, как Баталпашинск-Клухор-Сухум, который - не допусти, Господи - ежели станет строиться, поглотит совершенно непроизводительно много миллионов, закроет для России Закавказье, и в вознаграждение даст совершенно ей не нужный Сухум, для наплыва в Закавказье иностранцев, которые и теперь уже шныряют по всему Кавказу, и этот-то путь очерк г.Андриевского на стр. 46 называет, вероятно, смеха ради - настоящий Великий Кавказский путь... Фантазии Андриевского, инженера, по справедливости пользующегося столь почетной репутацией, приводят в

изумление" (газ. "Кавказ", № 78 за 1895 г.). В итоге - ни той, ни другой дороги еще на столетие.

Субедительной критикой этой точки зрения выступил Н.И.Шамшев, который отнес Статковского к числу людей, по Ф.Достоевскому "ближайшие и второстепенные причины за первоначальные" принимающих. "Чтобы поднять Сухумское побережье, - подчеркивал Шамшев, - на должную высоту экономического благосостояния, необходимо соединить гор. Сухум с Северным Кавказом". Направление дороги он определял линией Теберда-Аманаус-Чхалта-Лата-Цебельда-Анастасиевка-Дранда-Сухум, длину тоннеля - в 8 верст, а выгоду проекта - серией убедительных экономических выкладок вплоть до прибылей от вывоза продукции Грозненских нефтяных выработок. Одновременно пункт за пунктом он опроверг все аргументы против, приведенные Статковским, подчеркнув, что все расходы на строительство о железной дороге Теберда-Сухум "прямо возвратны" и составляют не более 32 миллионов рублей (газ. "Кавказ", №№ 89, 90 за 1895 г.).

Проблема Клухорской железной дороги вовлекла все новых и новых деятелей. Санкт-Петербургские "Биржевые ведомости" сообщали: "При министерстве путей сообщения образовалась ко-

миссия под председательством тайного советника В.В.Салова... Отвергнув мысль о соединении железной дорогой Владикавказа с Тифлисом, правление Общества Владикавказской железной дороги остановилось на проекте от Невинномысска до Сухума". Вслед за этим последовало Высочайшее повеление (21 апреля 1895 года), разрешившее в течение года провести изыскания (газ. "Кавказ", №№ 114, 124 за 1895 г.), которые возглавил Тиханов - одна группа занялась промерами Сухумской бухты, вторая - под руководством полковника Хельмицкого и в составе топографов П.Ильина, М.Голембиовского и Г.Кавтарадзе - проделала огромную работу по триангуляции в горах, определила длину тоннеля менее чем в 8 верст. Геологические изыскания в районе тоннеля возглавил профессор И.В.Мушкетов (газ. "Кавказ", № 126). Весной того же года Ю.Проценко опубликовал большую историографическую статью - "Очередной проект железной дороги: соединение рельсовым путем Волги с Черным морем и Закавказьем, в связи с перевальной дорогой через Главный Кавказский горный хребет (газ. "Кавказ", №№ 128, 129 за 1895 г.). Статья заканчивалась сообщением об изысканиях англичан по строительству железной дороги Иерусалим-Карс и предложением

провести встречный железнодорожный путь по линии Царицын-Сухум-Абастуман-Карс. И тут же вновь замаячили другие, один другого фантастичнее, варианты - через Псху, по линии Прохладная-Зугдиди-Поти по Баксану и Ингуру (проект принца К.Ольденбургского и князя Р.Мингрельского), электрическая железная дорога от Владикавказа до Тифлиса (проект Н.Тарасенкова). И вновь статья Н.Шамшева, доказывавшего преимущество Клухорского варианта в сочетании с Сухумским портом перед другими проектами (газ. "Кавказ", №№ 213 и 215 за 1895 г.). Эта статья вызвала отповедь Н.Николадзе, которому затем была адресована реплика Шамшева: "Н.Николадзе зря клеветает на меня и "Кавказ" (газ. "Кавказ", № 225 за 1895 г.). Между тем профессор Мушкетов спустился с гор в Сухум, где сообщил, что "породы самые благоприятные для строительства" тоннеля (газ. "Кавказ", № 224 за 1895 г.). 9 сентября в Сухуме побывал председатель правления Владикавказской железной дороги С.И.Кербедз, который перед этим произвел осмотр районов северного (Белала-Кая) и южного (Чхалта) входов в проектируемый тоннель, пройдя Клухорский перевал и убедившись, что здесь "непреодолимых трудностей нет и в помине" (газ. "Кавказ", № 224 за 1895 г.). Вслед за этим инженер

Н.Тиханов сообщил, что им "найден довольно удачное направление для тоннеля Невинномысско-Сухумской дороги. Раньше предполагалось бить тоннель с севера, а теперь найдена площадка и с юга, что ускорит работы вдвое - вместо 9 лет 4,5 года" (газ. "Кавказ", № 307 за 1895 г.). Вскоре газета "Гражданин" сообщила, что проект передан в особую комиссию при министерстве путей сообщения. Между тем ажиотаж вокруг железной дороги стимулировал строительство шоссе - в течение лета был построен участок Ольгинское - Амткел, осуществлена засыпка его щебнем. Новое направление - от подошвы Апианчи на склоны хребта Прцха-Ахыста - было стимулировано дополнительными средствами, выделенными армянским населением.

Упомянутая комиссия в Петербурге не торопилась, пошли слухи, что проект отклонен, но затем появилось более благовидное объяснение - он отложен до завершения строительства Сибирской железной дороги (газ. "Кавказ", № 201 за 1896 г.). Одновременно на восстановление и "устройство вьючной тропы через знаменитый Клухорский перевал" было отпущено 200 тысяч рублей (газ. "Кавказ", № 91 за 1896 г.). Ю.Проценко уже лежал в могиле. В конце лета того же года ливни и паводки на Кубани и Теберде прервали сообщение "в север-

ной части Клухорской дороги", вынудив правительство выделить новый кредит на восстановительные работы (газ. "Кавказ", № 227 за 1896 г.). В 1897 году эта дорога (Ольгинское-Багада-Лата-Ажара-Клухор-Кубань) упоминается среди дорог "второй категории" (газ. "Кавказ", № 253 за 1897 г.), а затем сухумцев окончательно огорчают сообщением, что "Общество Владикавказской железной дороги остановилось на проекте инженера Рудницкого с 15-верстным тоннелем по линии Дарг-Кох-Сирдигар-верховья Риона-Они-Кутаис-Сухум" (газ. "Кавказ", № 332 за 1897 г.), и снова вопрос о дороге был снят с повестки дня на полтора десятилетия.

Однако среди местных жителей, болевших за благополучие края, мечта о дороге через Клухор не угасала. Об этом свидетельствуют, в частности, как публикация (1911 г.) Ярошенко "По поводу строительства железной дороги через Кавказский хребет (Сухум-Нальчик)", так и выдержки из публикаций педагога К.Д.Мачавариани (Семь дней в горах Абхазии, Батум, 1900; Описательный путеводитель по городу Сухуму и Сухумскому округу, Сухум, 1913) и лесничего Н.В.Фон-Дервиза (Сухумский округ, Записки Кавказск. отдела Императорского Географ. общества, кн. 25, Тифлис, 1906).

В 1898 году развернуло свою деятельность предприятие ростовского лесопромышленника В.Р.Максимова, приступившего к широким работкам лесных богатств в верховьях Кодора. Это предприятие стимулировало и работы по реконструкции и совершенствованию отрезка Клухорской дороги от Сухума до Ажары под руководством инженера Суходолова. Были проведены большие взрывные работы в Пацхирском ущелье, оттрассирован участок до ущелья Джампала, в 1903 году установлены два капитальных железных (на заклепках) однопролетных моста через Джампал и Чхалту, расширена полка на Багадской скале. Дроги и omnibus стали курсировать до Захаровки (совр.Амткел), далее путешествовали по-прежнему на лошадях. В качестве основной тягловой силы использовались буйволы. "Как неизбежное последствие развития всякого рода промышленности, - отмечал очевидец, - явилось много духанов на всем протяжении от Сухума до Чхалты... Ежедневно можно встретить и обогнать целые караваны, идущие из Сухума с провизией и разными предметами" (Фон-Дервиз, с. 71) . На рубеже веков Максимов и его наследники вкладывали в развитие своего промысла свыше 750000 рублей в год. В высокогорной Ажаре (тогда русское село) появились больница,

школа, церковь, электричество, телефон (К.Д.Мачавариани, Семь дней). При Максимовых была разработана тропа от Чхалты до Марухского перевала.

"Вторая дорога, - писал Фон-Дервиз, - идет от города Сухума... до бывшего Цебельдинского укрепления, ныне подворья Драндского Успенского монастыря. Далее шоссе превращается в узкую тропу, пригодную лишь для верхового сообщения. Тропа эта идет по правому берегу р. Кодора до впадения в него реки Гвандры, ... и переходит на левый берег притока Гвандры-Клыча. На Клухорском перевале эта тропа соединяется с шоссейной дорогой, идущей в большую станицу Баталпашинск. Странно как-то видеть, что два пункта, могущие вести между собою оживленные сношения, в начале от каждого из них имеют хорошие дороги, а посередине сообщения нет, хотя на всем протяжении верховой тропы через большие реки Амткел и Чхалту, приток Кодора, построены железные мосты, приспособленные для колесного сообщения. Очень и очень желательно, чтобы в самом скором времени эта верховая тропа была превращена в колесную дорогу, которая, несомненно, окажет большое влияние на развитие в крае промышленности, т.к. тропа пролегает в очень богатой местности, где возможно развить лесное

производство, а на частных землях и сельское хозяйство... остатки древних сооружений лишней раз показывают, что при существовании надлежащих путей сообщения край мог бы сильно и быстро развиваться"... (Фон-Дервиз, с.15 сл.).

А вот еще цитаты из Мачавариани:"Нельзя не радоваться тому, что проектируемая Кубано-Сухумская железная дорога пройдет через урочище "Лат", чем сильно облегчится пользование последним для создания горной климатической станции... Пора освободиться от духа отрицания. Пора приступить к созидательным работам и устроить собственную Швейцарию... С лишком 40 лет, как разрабатывается дорога из Сухума до Клухорского перевала, а от последнего по Тебердинской долине до Кисловодска, но все-таки мы не располагаем мало-мальски сносным сообщением. Все тропа и тропа, и на эти тропы сколько десятков и сотен тысяч ухлопали наши инженеры путей сообщения... Дали бы иностранцам Клычское ущелье, Клухорский перевал да Тебердинскую долину, они показали бы, какие можно здесь создать райские уголки... Мы говорим понятным русским языком:"... Дайте им мало-мальски удобное сообщение, хотя бы колесное, из Сухума через Клухорский перевал на Северный Кавказ". Но нам отвечают:"На что вам та

или другая дорога, живите, как жили и пользуйтесь отдаленной перевальной дорогой. Нам нет дела до ваших больных, до ваших разорений!... Мы не раз читали в разных печатных органах о желании одной компании провести из ст. Невинномысска через Баталпашинск и Клухорский перевал Эльбруско-Черноморскую железную дорогу и что у этой компании имеется для проведения такой дороги до 38 миллионов рублей. Мы глубоко уверены, что Эльбруско-Черноморская железная дорога оказала бы громадную услугу не только Кавказу, но и всему населению южной России. Такие богатые области, как Кубанская и Терская, нашли бы выход к Черному морю и все свои грузы направили бы туда. А если бы устроили бы в Сухуме коммерческий порт, то один богатейший Баталпашинский отдел мог заполнить этот порт своим хлебом. Сколько скота Северного Кавказа погибает по ужасным тропам, прежде чем доставить их в Сухум... Этот Сухум, если не железной дорогой, то по крайней мере удобной шоссейной дорогой, надо соединить с Северным Кавказом, именно с Кисловодском или через Баталпашинск с Невинномысской станцией Владикавказской железной дороги и такое шоссе направить обязательно через Клухорский перевал. Надо же когда-нибудь обеспечить существование

обывателей Черноморского побережья, а Сухуму дать выход на Северный Кавказ через Клухорский перевал. Поживите в Клычском ущелье, поживите в Тебердинской долине, и тогда убедитесь, что эти богатейшие уголки со своей богатейшей растительностью, со своими богатыми минеральными рудами в самое короткое время могут покрыть все расходы по проведению не только порядочного шоссе, но даже железной дороги... Будь у нас дорога по ближайшему Клухорскому перевалу, генералу Бабичу (в 1877 году) не пришлось бы перенести столько трудностей... Дорога нужна для сообщения с Северным Кавказом через Клухорский перевал, нужен порт для Сухума и нужны более или менее удобные сообщения между разбросанными селами. Когда же, наконец, будет сооружен Багадский мост и когда будут приняты меры по защите поселенцев Дальского ущелья?" (Мачавариани, Описательный путеводитель..., с. 159, 163, 166, 167, 219, 306, 309 и др.).

В 1914 году была завершена разработка проектно-сметной документации Эльбруско-Черноморской железной дороги с тоннелем под Клухорским перевалом, изысканы соответствующие средства. Было определено, что эта коммерческо-туристская дорога должна по своей красоте и экономичности

переплюнуть незадолго до того построенные горные железные дороги в Альпах и Кордильерах. Завершение строительства было намечено на 1921 год, однако первая мировая война, революция и гражданская война похоронили этот гуманистический проект.

Административные структуры советской эпохи также не смогли вписать Клухорскую дорогу в планы пятилеток: уж слишком очевиден был экономический эффект, в распределении которого неизбежно пришлось бы поделиться со многими и в первую очередь с населением Абхазии и северокавказского региона. Однако сильных мира сего устраивало положение Абхазии как причерноморского транзита и курортного уголка "братской советской Грузии". И не случайно всякий раз как тоталитаризм давал трещину, Клухорская дорога напоминала о себе.

Первый раз это произошло в 1924-1926 годах в период НЭПа, когда в число важнейших народнохозяйственных задач ССР Абхазии было включено и строительство капитального шоссе вдоль Военно-Сухумской дороги через Клухорский перевал. Были подняты дореволюционные проекты, проведены необходимые изыскания, подготовлены техно-экономические обоснования и рабочие чертежи. В со-

женном в 1992 году шеварднадзевскими оккупантами Центральном Государственном Архиве Абхазии хранились многочисленные документы, связанные с планом соединения Абхазии с центральными районами Северного Кавказа транскавказской дорогой. Среди них и рукопись Е.Юшкина "Военно-Сухумская дорога на абхазской стороне (по данным изысканий Управления путей сообщения в 1880 году)", в соответствии с которой северокавказские и абхазские строители обсуждали детали и сроки сооружения дороги через Клухор. Однако поскольку эта дорога не вписалась в план инкорпорации Абхазии в границы Грузии и отрыва ее от Северного Кавказа, и этот прокет был похоронен. Вновь необходимость существования дороги через Клухор остро проявила себя в период Великой Отечественной войны. Летом 1942 года линия фронта дошла до Кавказского хребта и немцы построили шоссе с севера под самое озеро Клухор. С юга колесная дорога существовала в этот момент до Захаровки-Амткела. Для защиты перевалов пришлось построить три маленьких прифронтовых аэродрома в Ажаре, Генцвише и у Маруха, куда с помощью "кукурузников" (У-2, "русская фанера") перебрасывались боеприпасы и провиант, а оттуда вы возились раненые. Солдаты же шли туда от Це-

бельды пешком в сопровождении караванов нагруженных необходимым ослов. Пришлось срочно строить к Клухору шоссейную дорогу.

Участники боев за Клухорский перевал Иван Николаевич Троицкий и комиссар Григорьев оставили следующие интересные записи, передающие настроения и события тех дней: "16 августа днем немцы заняли Клухорский перевал и начали с боем спускаться вниз по тропе в долину реки Клыч. Помощник начальника штаба 394 дивизии майор Стрельцов отдал приказ: "Командиру истребительного отряда тов. Троицкому... п. 1. Немедленно выступать по Военно-Сухумской дороге в направлении Багады и занять там оборону. Учесть важность данного участка, т. к. в случае проникновения немецких автоматчиков, они смогут перерезать дорогу в тылу... п. 2. Нести заградительную службу на Багаде, применяя самые решительные меры к отдельным провокаторам и паникерам, двигающимся с Клухорского перевала вместе с разрозненными воинскими частями и беженцами"... Немцы бросили на Кавказ целый горно-стрелковый корпус. В составе этого корпуса есть одна итальянская дивизия и еще какая-то румынская фашистская горно-стрелковая часть. Клухорский перевал защищал один батальон 815-го полка - три роты. Их

уже нет. Немцы навалились целым полком. Красноармейцы стоят насмерть. Потери велики - от одного батальона осталось только 17 человек. Про другой батальон на Нахарском перевале ничего пока неизвестно. 20 августа немцы продвинулись от Клухора еще намного вперед и дошли до Южного Приюта, что в 12-13 км к югу от перевала. Я отобрал 10 бойцов - одно отделение и послал его заставой на старинную "турецкую" тропу в обход Багады. Были перекрыты лесные полянки, где возможна высадка парашютистов на том берегу Кодора поблизости от нас напротив Багады. Командование дивизии опасается диверсии противника с воздуха для захвата Багадской скалы. Железный мост через Джампал оказался той точкой, до которой была возможность доехать дорожкой на колесах. Далее такого пути не было. Отсюда уже шла только тропка для пешехода, для всадника, для вьючной лошади. По этой тропке дважды в год прогоняли гурты и отары крупного и мелкого рогатого скота на горные цветущие пастбища. Врага нельзя пускать, чтобы он не вырвался к берегу и не перерезал бы железную дорогу и Черноморское шоссе. От этого зависит судьба армий, сражающихся у Новороссийска и Туапсе, судьба Черноморского флота и вообще всего Закавказья, от этого зависит и поведение Турции.

В Амткеле производилась перевалка грузов на спины лошадей, ослов и мулов, переправлявшихся вьюком по горной тропе. Время, ветер и вода, да зеленая растительность основательно поработали над бывшей дорогой. Сейчас это была просто довольно скверная тропка, разрушенная то тут, то там оползнями или сорвавшимися с гор лавинами, погребенная местами под щебневыми осыпями или селевыми потоками, прорезанная оврагами, руслами ручьев и весенних горных потоков. Горные дороги недолго живут. Вот и знаменитые Багадские карнизы, где местами две вьючные лошади, повстречавшись, не могли разойтись. На Багаде приступили к работе несколько дорожно-саперных подразделений, которые к концу октября, затратив на работы около 40 дней, взрывами расширили каменную полку на Багадской скале и в некоторых других местах, сделав там однопутный проезд. С помощью окрестных колхозников (в основном, армяне) были приведены в относительно проезжее состояние и остальные участки дороги, был подвезен в нужные места грунт и засыпаны, сглажены кирками и лопатами крупные выбоины и колдобины по всей трассе. 21 сентября 1942 года по пробитой саперами в скале широкой полке первую нашу подводу с продуктами и фуражом из

Амткела, а вслед за нею и первые автомашины... Ура! Скалы прорублены - они не сомкнутся больше никогда! 22 сентября в горы прошла вереница автомашин и проехало первое зенитное орудие. И снова мне приказ: "Истребительному отряду Троицкого: Вам надлежит передислоцироваться в селение Верхние Латы и осуществить там: 1) контролирование местности бассейна р. Аргуньи и перекрытие всех дорог и троп, пересекающих гору Киркипал; 2) закрытие прохода через мост на левый берег Кодора, ведущий в село Чембер Очамчирского района, а также пешеходный канатный мост; 3) наведение порядка среди расположенных и проходящих воинских частей в районе Латского сельсовета; 4) занимаемый Вами оборонительный участок в районе Багадской скалы сдать 3-му батальону 107 отдельной стрелковой бригады"... В октябре 1942 года Военно-Сухумская дорога превратилась в проезжую - по ней вереницами шли телеги, брички, грузовики-полуполторки ГАЗ-АА и трехтонки ЗИС-5. В январе 1943 года частями и соединениями 46-ой армии (в ее составе воевало множество сибиряков) перевалы Марух, Клухор и Нахар были очищены от завоевателей".

В 1944 году в Цебельде было сформировано ДЭУ N 32, которому были поручены строительство и

уход за трассой, приобретшей тогда важное стратегическое значение. К этому моменту силами военных была проложена шоссейная дорога по ущелью Клыча через Клухорский перевал. Одно время здесь осуществлялось движение грузового транспорта. Дорога сыграла важную роль при включении Карачаево-Черкессии в границы Грузинской ССР, осуществленном по инициативе Сталина и Берии в конце войны. Дорожники произвели замеры расстояния между Сухумом и Ставрополем и соответствующие показатели на километровых столбах сохранялись на трассе до конца 80-х годов. Аналогично и на картах 40-80 годов трасса дороги показывалась сплошной, вводя в заблуждение немало автолюбителей. Новая граница Грузии существовала недолго и Карачаево-Черкессия вернулась в пределы Российской Федерации, дорога же через Клухор была заброшена еще раньше.

В хрущевскую оттепель тенденции развития экономики Карачаево-Черкессии, Кабардино-Балкарии и Ставрополья заставили вернуться к идее черноморско-кавказской дороги через Клухор. Соответствующие изыскания, осуществленные ставропольскими и московскими специалистами, показали, что наиболее рациональным, обеспечивающим круглогодичное функционирование доро-

ги, является вариант с 4-километровым тоннелем в районе Хакеля (западная сторона Клухорского перевала). Были проведены тщательные измерения и исследования вдоль всей трассы от Ставрополя до Сухума. В 1956 году я разговаривал с северокавказским геодезистом, осуществлявшим промеры у моей цебельдинской усадьбы и утверждавшим, что новое направление шоссе будет следовать направлению дороги, существовавшей здесь в римско-византийскую эпоху. Строительство дороги началось с двух тоннелей на Багадской скале, пробитых в 1958 году. Не успев приступить к работам по проведению главного перевального тоннеля, строители ушли, поскольку очередная реорганизация в Москве (совнархозы) позволила властям в Тбилиси взять соответствующее финансирование и исполнение проекта в свои руки, деньги истратить, а дорогу не построить. Единственными памятниками этого доброго начинания, инициированного северокавказцами, остались асфальтированное шоссе до района северного портала тоннеля у Клухорского водопада и два Багадских тоннеля.

Вновь к идее перевальной дороги через Клухор вернулись в 1970-1971 годах, когда в ЦНИИЭП лечебно-курортных зданий (Москва) и в ЦНИЛТЭ ЦСТЭ ВЦСПС (Сухум) в рамках разработки ком-

плексной темы "Туристское освоение транспортных магистралей" была осуществлена работа по оценке Клухорской (Военно-Сухумской) дороги как туристско-коммерческой оси, призванной объединить причерноморскую и минераловодскую группы курортов и разгрузить Кавказское автомобильное кольцо. Приведу выдержки из двух публикаций на эту тему - моей (я был официальным руководителем темы) и В.М.Кривошева.

"Военно-Сухумская дорога, - отмечалось в первой публикации, - является одним из наиболее перспективных районов развития туризма. В настоящее время по ней проходит фактически лишь один высокогорный маршрут, особенностью которого является полное игнорирование (впрочем, вызванное объективными причинами) достопримечательностей на территории от Южного Приюта до Сухума. Неосвоенность этих мест красноречиво демонстрируется диспропорцией в загруженности Военно-Сухумской дороги в различных точках. Если северная её половина (Черкесск-Теберда-Домбай-Северный Приют) в 1968 году приняла 500 тысяч туристов, а в перспективе на 1980 год эта цифра будет составлять 800 тысяч человек, то южная часть дороги фактически остается туристической целиной, всего два-три пункта которой

эксплуатируются местными туристическими организациями, что составляет с учетом всех возможных несколько тысяч человек в год... совершенно необходимым условием для успешной и экономически рентабельной реализации туристических и иных ресурсов рассматриваемой территории является сооружение соответствующей автомобильной дороги... В настоящее время вопрос о скорейшем вводе в эксплуатацию сквозного автомобильного движения по Военно-Сухумской дороге является не только единственным условием успешного развития туризма, но и приобретает важное значение в экономике всего Кавказа. Как показывают данные ЦНИИЭП лечебно-курортных зданий, Кавказ в 1980 г. примет 14 млн. туристов, среди которых автотуристы составят 1,2 млн. человек. Например, если в 1969 году по дороге на озеро Рица перевезено 800 тыс. человек, а интенсивность автомобильного движения составила 300 автобусов и 500 легковых автомобилей, то в перспективе намечается увеличение объема пассажирских перевозок до 1,6 млн. человек, что повлечет за собой увеличение интенсивности автомобильного движения до 600 автобусов и 1500 легковых автомобилей в год... в перспективе мы неизбежно можем столкнуться с появлением перенапряженных участков на трас-

сах, а, следовательно, с замедлением общего транспортного процесса на Кавказском побережье Черного моря. Выход из подобной ситуации, наряду с постоянной реконструкцией существующих магистралей, заключается в первую очередь в развитии сети местных автомобильных дорог. На Западном Кавказе такой "разгружающей" дорогой может сегодня служить лишь срочно реконструированная и достроенная Военно-Сухумская дорога, которая с успехом выполнит задачу регулятора региональной системы дорог, обеспечит выход из Ставрополя на Черноморское побережье, в значительной степени решив при этом проблему снабжения курортов кавказского Причерноморья, в первую очередь сельскохозяйственными продуктами, вызовет резкое сокращение перепробега автотранспорта, отчего... общая годовая экономия составит 16,5 млн. рублей... Предварительные расчеты (В.Т.Корнюхов и В.М.Кривошеев) перспективной интенсивности движения и объема перевозок пассажиров в районе Клухорского перевала в 1980-1985 гг. (при условии сооружения тоннеля) свидетельствуют об огромном приливе туристов в будущем на Военно-Сухумскую дорогу, где общее число пассажиров составит до 1,9 млн. человек, а годовая среднесуточная интенсивность движения - 100 автобусов, 1100 легковых

автомобилей и 300 грузовиков... Разработка со временем структуры комплексного туристического обслуживания автотуристов трассы Военно-Сухумской дороги и создание на ее базе единого хозяйственного организма могли бы в значительной степени способствовать организации различного профиля заповедников, приостановить интенсивное уничтожение лесных, подземных и исторических богатств, обеспечить равномерное и рациональное размещение средств, и тем самым содействовать наиболее прибыльному и экономичному использованию ресурсов района... Наличие сквозной современной магистрали привлечет к многочисленным достопримечательностям края дополнительно многие сотни тысяч туристов, обеспечит более равномерное распределение отдыхающих на побережье, будет в немалой степени способствовать расширению сезонности туризма, позволит более рационально организовать отдых трудящихся на Черноморском побережье Кавказа" (Ю.Н. Воронов, Современное состояние и перспективы туристического освоения Военно-Сухумской дороги. - В кн.: Некоторые актуальные проблемы развития туризма и экскурсий в СССР (Материалы научной конференции). Сухум, 1970. с. 56- 59).

"Особую ключевую позицию, - писал В.М.Кривошеев, - в сети автомобильных дорог Кавказа занимает так называемое Кавказское кольцо, образуемое дорогами Пятигорск-Новороссийск-Сухум-Тбилиси-Орджоникидзе-Нальчик-Пятигорск... Уже при нынешней интенсивности движения автомобильные дороги Орджоникидзе-Тбилиси и Новороссийск-Сухум требуют реконструкции. В перспективе, в связи с появлением на рынке 600 тыс. - 1 млн. легковых автомобилей в год, этот регион, обладающий особой притягательностью, станет местом массового паломничества туристов и автотуристов в частности... Годовая среднесуточная интенсивность движения на здешних дорогах по перегонам в перспективе будет колебаться от 2 тыс. до 15 тыс. единиц... Для того, чтобы избежать появления перенапряженных участков (что особенно опасно в горных условиях) и предупредить замедление общего транспортного процесса в этом регионе, необходимо наряду с реконструкцией отдельных дорог развивать сеть автомобильных дорог. В качестве "разгружающей" дороги рекомендуется использовать дорогу Карачаевск-Сухум- "диаметр" Кавказского кольца. Для этого необходимо реконструировать некоторые участки этой дороги, построить либо перевальную дорогу,

либо тоннель через Клухорский перевал с подъездами. Расчеты показывают, что строить тоннель целесообразнее, а не перевальную дорогу. Общие вложения на реконструкцию участков дороги и строительство двухпутного пятикилометрового тоннеля с подъездами и противолантинными галереями не должны превысить 60 млн. руб. С открытием транзитного круглогодичного движения по "диаметру" Кавказского кольца автодорог среднесуточная годовая интенсивность движения в течение года будет резко колебаться. Коэффициент неравномерности движения, заложенный для расчетов интенсивности и состава движения на Клухорском перевале, равный двум, уже сейчас наблюдается на отдельных участках дороги Сочи-Сухум. Расчетные сроки окупаемости строительства тоннеля и реконструкции дороги можно назвать рекордными - 4 года. Сроки окупаемости горных дорог обычно измеряются 20-25 годами. Движение по проектируемой дороге по сравнению с существующим положением дает автовладельцу ряд преимуществ, а именно: а) сокращение расстояния (90 вместо 580 км); б) сокращение времени движения (2 часа вместо 40 часов); в) обеспечивает движение в более комфортабельных условиях; г) на всем протяжении является собой объект туризма... Все изложенное вы-

ше дает право ставить вопрос о прямом взимании платы за проезд по дороге Черкесск-Сухум. Для определения размера платы мы берем за основу самую малую экономию 3,2 и 9 рублей... Международная практика показывает, что снижение тарифных ставок оказывается эффективным только в том случае, если это снижение составляет не менее 20% от прежней. Мы предлагаем, исходя из этого аналога установить плату за пользование дорогой для индивидуальных автовладельцев на уровне 2 рублей, для всех прочих - 6 рублей... Предлагаем также для простоты расчетов взимать плату в размере 2 рубля со всех легковых автомобилей, а 6 рублей со всех грузовых и автобусов. В этом случае прямой материальный выигрыш для владельцев индивидуального транспорта будет колебаться от 1 руб. 20 коп. до 18,3 рублей, а хозяйственных организаций - от 3 до 52 рублей. Исходя из расчетной интенсивности движения и структуры потока годовая выручка через 4 года после начала эксплуатации составит: $(1100,2 + 400,6) \times 365 = 1700$ тыс. руб. Эту сумму прямых поступлений можно рассматривать как дополнительный аргумент в пользу строительства проектируемой дороги. 1,7 млн. рублей (наличными!), которые ежегодно будут поступать в бюджет - своеобразный дивиденд в размере 2,8 %

годовых" (В.М.Кривошеев, Транспортное и туристическое значение Военно-Сухумской дороги. - в кн.: Некоторые актуальные проблемы развития туризма в СССР (материалы научной конференции). Сухум, 1970, с. 60-64).

В 1971 году вдоль Военно-Сухумской дороги работала экспедиция ЦНИЛТЭ под руководством автора. На основе собранных материалов был написан объемистый отчет и составлена справка (консультанты проекта экономист В.М.Кривошеев и известный инженер-дорожник С.А.Трескинский). Дорогу было предложено строить в два пути с клумбой посередине и пяти километровым тоннелем. Стоимость строительства была определена в 60 млн. рублей. Отчет и соответствующее ходатайство о возобновлении строительства перевальной дороги с тоннелем под Клухором легли на стол тогдашнему Председателю Совета Министров А.Н.Косыгину. Однако и здесь судьба сыграла злую шутку: Косыгин, неоднократно преодолевавший пешком и на ослике Клухорский перевал, у южной подошвы которого его поджидали с хлебом-солью и ценными подарками руководители Абхазии, решил посоветоваться со своим зятем-грузином, будущим академиком Гвишиани. Последний, зная о настроениях в Тбилиси, посоветовал отказать. Представителю же

ЦНИЛТЭ тбилисские бюрократы коротко и доходчиво разъяснили: "Пока Грузии не будут возвращены исконные грузинские земли Карачаево-Черкессии, сквозной Военно-Сухумской дороги Вам не видать как своих ушей". Наступила эпоха Шеварднадзе.

В 70-х начале 90-х годов в сетованиях обывателей и на страницах периодики тема дороги и безысходности, в которую ее отсутствие повергало республику, периодически возникала вновь - статьи Ю.Гелашвили (Сквозь горы. Военно-Сухумской дороге 100 лет. - газ. "Советская Абхазия" за 13 августа 1982 г.), Ю.Воронова (Кавказ - дорога народов. газ. "Конфедерация" за 8 апреля 1993 г.; Автодорога Минводы-Сухум. Экспресс-идея. - газ. "Сухумский вестник", N 9 за 1990г. и др.), Е.Аджиджала и др.

Туниковый характер нынешней Военно-Сухумской дороги оказал решающее воздействие на формирование пониженной сознательности у обитателей Колдорского ущелья, в своем большинстве активно использованных режимом Шеварднадзе в войне 1989-1994 годов против многонационального народа Абхазии. Не случайно южные подходы к Клухорскому перевалу дольше других абхазских областей находились под контролем Тбилиси. И се-

ли разумные и предприимчивые люди Абхазии, Северного Кавказа, Юга России Ближнего Востока выступают за скорейшее строительство дороги с тоннелем под Клухорским перевалом, то противостоящее им воинство Сатаны делает всё возможное для того, чтобы спасительная для всех дорога опять не появилась.

ЭПИЛОГ

Итак, свыше 180 лет все разумные, а часто и влиятельные люди и в Сухуме, и в Тифлисе, и в Петербурге с Москвой говорили и писали о необходимости скорейшей постройки нормальной колесной дороги через Клухорский перевал или с тоннелем под ним. Правы были те, кто считал, что целые пласты местной истории имели бы совершенно иные и более светлые окраску и результаты, если бы эта дорога была построена. В самом деле, появившись она в 30-40 годах XIX века, не встала бы необходимость перед местным населением очищать ущелья и переживать Крымскую войну в Абхазии с такими потерями, появившись она в 50-60-х годах, не было бы трагедий 1866 и 1877 годов, появившись она, особенно в железном варианте, на рубеже веков, Сухум стал бы крупнейшим северокавказско-восточнопричерноморским портом с соответствующими экономическими и политическими последствиями для всей дальнейшей истории края, появившись она в 20-х годах, могло не наступить 1931 и 1937 годов в соответствующем их качестве, появившись она в 50-х годах, Абхазия имела бы шанс стать в последующие десятилетия крупнейшим (наряду с Боспором) причерноморским транзитом из Европы в Персидскую Азию, появившись она в 70-80-х годах, кошмар начала 90-х годов мог бы быть либо пресечен в корне, либо принес бы вдвое меньшие потери. Да и тяготы блокады на Псоу оказались бы сегодня вполнину легче. По большому счету все те вольные или невольные мерзавцы (по духу и достигнутым результатам), кто в течение этих 180 лет, имея возможность решить вопрос о строительстве дороги через Клухор, считали необходимым препятствовать этому строительству, на деле форменным образом издевались над сотнями тысяч и миллионами людей всех национальностей по обе стороны хребта, отказывая им в праве жить в нормальных, соответствующих природным особенностям края и духу времени условиях, и консервируя в Закавказье и на

Северном Кавказе (фактически по всему югу России) отсталые формы жизни и соответствующие им самолюбие и дикость.

Один из наиболее координальных и результативных способов выхода из трагической ситуации, переживаемой сегодня народами Кавказа, не только через прорыв варварских барьеров типа абхазо-кубанской границы на Псоу, но и через создание новых коридоров, позволяющих с максимальной отдачей исполнять Кавказскому хребту свою традиционную функцию "дороги народов". Среди таких коридоров, сулящих Кавказу и прилегающим областям мир и стабильность, в его западной части на первом месте стоит Клухорская (Военно-Сухумская дорога). Неужели и наше поколение упустит свой шанс?!

Сухум - Гудаута

1-18 апреля 1994 года.

