

ნინო ოთხოზორია

უცხოური კაპიტალის როლი ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობაში

საქართველოში რკინიგზის მშენებლობა სამრეწველო კაპიტალიზმის განვითარების მძლავრი ფაქტორი გახდა. XIX ს-ის 60-70 იან წლებში რუსეთის მმართველობამ ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობის საკითხი დასვა. ამიერკავკასიაში რკინიგზის გაყვანა რუსეთს დიდ სარგებელს ჰპირდებოდა. რკინიგზით გაადვილდებოდა ჯარების სწრაფი გადაადგილება. რუსეთის არმიის მხედართმთავარი მიიჩნევდა, რომ რკინიგზის გახსნის შემდეგ შავიზღვისპირა გარნიზონი ორ ბატალიონამდე შემცირდებოდა [1]. ამ გზით რუსეთი კავკასიაში სამხედრო ხარჯებს შეამცირებდა და ამ მხარის ეკონომიკური დაპყრობისათვის ხელსაყრელი პირობები იქმნებოდა.

„ნებისმიერი სარკინიგზო მაგისტრალის პროექტირებისას შეუძლებელია ზუსტად განსაზღვრო მასზე მოსალოდნელი მოძრაობა, რადგან თვით ორთქმავლის გზა ძლიერ ავითარებს მრეწველობას. კავკასიაში ამის შესაძლებლობა კიდევ უფრო შეიგრძნობა მდიდარ ქვეყანაში, რომელიც მცირედაა განვითარებული და მასში ნებისმიერი კარგი დასაწყისი მალე თავის ნაყოფს მოიტანს ვიდრე სხვაგან“ [2]. ინჟინერ ლევაშოვის ამ შეხედულებაში ჩანს საერთო იმპერიული ზრახვები კავკასიის მიმართ. რომ არა დიდი მოგება რუსეთი რკინიგზის გაყვანით არ დაინტერესდებოდა. ფოთი-თბილისის რკინიგზით რუსეთი კიდევ უფრო დააჩქარებდა საქართველოს ნედლეულის მიმწოდებელ ბაზრად გადაქცევას და მთელს კავკასიაში გაბატონებას. ამ გეგმის განხორციელებით არა მარტო რუსეთი, არამედ საქართველო დიდ სარგებელს ნახავდა. აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს შორის სავაჭრო ურთიერთობა გაცხოველება ხელს შეუწყობდა ერის კონსოლიდაციას.

1863 წელს ბარიატინსკის რუსეთის იმპერატორისათვის მიუმართავს ამიერკავკასიაში რკინიგზის გაყვანის თაობაზე [3]. მისი აზრით: „ამიერკავკასია, როგორც თავისუფალი მსოფლიო ვაჭრობის ადგილი ძვეს ქვეყნის ორი ნაწილის გზაჯვარედინზე. რუსეთის ნახევარსაუკუნოვანი ბატონობის განმავლობაში მთიან ოლქებს სახემლმწიფოსათვის მხოლოდ პოლიტიკური მნიშვნელობა ჰქონდათ. ... ეს მხარე თავისი ადგილობრივი ნაყოფიერების მხრივ, საერთაშორისო ურთიერთობაზე რომ არაფერი ვთქვათ, შეიძლება გადაიქცეს იმპერიის უმდიდრეს ნაწილად... რუსეთმა კავკასიის ყელი თავისი ინტერესებისათვის უნდა გადააქციოს მსოფლიო ვაჭრობის დიდ შარაგზად... დასეროს ის რელსებით...“ [4].

თავდაპირველად განზრახული იყო ბაქო-თბილისის რკინიგზის გაყვანა, მაგრამ მალე ამ პროექტს დაუპირისპირდა ფოთი-თბილისის ხაზი, როგორც პირველ რიგში შესასრულებელი საქმე. „ინგლისელმა ინჟინერმა ბელიმ ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობის პროექტი შეიმუშავა, მაგრამ უსახსრობის გამო პროექტის განხორციელება დროებით შეაჩერეს. 1864 წელს პროექტში ცვლილებები მოხდა: „1...ფასი მთელს გზისა უნდა შემცირებულიყო, 2. გზა პირველად ფოთიდან თბილისამდე უნდა გაკეთებულიყო...“ ეს საკითხი იმპერატორ ალექსანდრე II-ს დაუმტკიცებია და მთავრობას მიზანშეწონილად ჩაუთვლია მშენებლობაში კავკასიის ჯარისკაცების ჩაბმა. „...კანონი და შტატი კავკასიის სამუშაო ბრიგადისა უმაღლესად დაამტკიცა II თებერვალს 1865 წელს...“ ამით რუსეთი რკინიგზის მშენებლობის ხარჯებს მინიმუმამდე დაიყვანდა. ფოთიდან-თბილისამდე გზის მშენებლობა სამ მონაკვეთად გაიყო: (1) ფოთიდან ყვირილამდე; (2) ყვირილიდან გრაკლამდე; (3) გრაკლიდან თბილისამდე“ [5].

„კავკასიის დროებითმა“ კომიტეტმა 1867 წლის 25 ივნისს რკინიგზის მშენებლობა ინგლისელ კონცესიონერებს: ბარონეტ პარკინსს და ფედერიკ პაუერს გადასცა“ [6].

საქართველოში და კერძოდ, ქალაქ ფოთში რკინიგზის გასაყვანად რუსეთს არც თანხები და არც კვალიფიციური ინჟინრები არ ყავდა, ამიტომ იგი დაინტერესებული იყო კავკასიაში უცხოური კაპიტალი მოეზიდა, რადგან მისი გეგმის განხორციელება მხოლოდ ამ გზით შეიძლებოდა. ამის ნათელი მაგალითია ევროპიდან სპეციალისტების ჩამოყვანა. უცხოური „საზოგადოების“ შემოსვლას საქართველოში გაზეთი „დროებაც“ ადასტურებს. მითითებულია ხარჯები და პირობები: „საზოგადოებას“ საშუალება ეძლეოდა ეტაპობრივად შეეტანა გარკვეული თანხა. „...რკინის გზის ქვეშსაგები, ხიდები და სხვა გაკეთებული გზის მოწყობილობანი იმ მიწებით, რომელიც რკინის გზას მოუნდება გადაეცემა“ საზოგადოებას“... გაზეთში საუბარია ინვესტორის მოვალეობებზე და ვადებზე. „...შეასრულოს მთელი რკინის გზის ხაზი და გამართოს მგზავრობა სამი წლის განმავლობაში...“ [7]. ინგლისელ „საზოგადოებას“ ფოთი-თბილისის რკინიგზა, გადაეცემოდა 80 წლის ვადით.

ინგლისური „საზოგადოების“ კონკურსში გამარჯვების შემდეგ, 1868 წელს გაზეთ „დროებაში“ დაიბეჭდა წერილი, რომ „...ანგლისის კონცესიონერებს დაეთმოს ამ რკინის გზის გაკეთება ფრანცუზებისათვის...“ და საუბარია ფრანგული „საზოგადოების“ არაპროფესიონალიზმზე, მისი საქმიანობა უარყოფითადაა დახასიათებული „...ამ უკანასკნელმა შეადგინა თავის დროზე საკვირველი ხაზი გრესაკებზე, რომლის გამოც მოხდა ამდენი სკანდალი...“ (8).

მიუხედავად იმისა, რომ რკინიგზის მშენებლობა ინგლისური საზოგადოების ხელში გადადიოდა გაზეთში გამოქვეყნებული წერილი კიდევ ერთხელ მიუთითებს ფრანგი ინვესტორის ინტერესზე კავკასიაში.

მოწინავე ქართველი ინტელიგენცია აქტიურად იყო ჩაბმული ქვეყნის სამსახურში და თვალყურს ადევნებდა საქართველოში მოღვაწე ან სამოღვეწოდ განწყობილ უცხოელ საქმოსანთა ვინაობას და მათ შესაძლებლობებს პრესის საშუალებით აშუქებდნენ. გამოჩენილი ქართველი საზოგადო მოღვაწე ნიკო ნიკოლაძე ყოველივე სიახლეს ქვეყნის საკეთილდღეოდ და წინ გადადგმულ ნაბიჯად მიიჩნევდა. მან კარგად იცოდა საქართველოსათვის და კერძოდ, შავიზღვისპირა ქალაქ ფოთის განვითარებისათვის რა იყო მისაღები და რა მიუღებელი. საქართველოში ერთ-ერთ ასეთ სიახლეთაგანს წარმოადგენდა ფოთი-თბილისის რკინიგზის პირველი მონაკვეთის მშენებლობის საკითხი. „...რკინის გზა ჩქარა შეაერთებს მას თბილისთან, მერმე კასპიის ზღვასთან, შემდეგ როდესმე შუა აზიასთან, სპარსეთთან და შესაძლებელია ინდოეთთანაც. მაშინ ამ გზით გაიმართება დიდი მოძრაობა, მიმოსვლა და ალებ-მიცემა...“ წერს იგი. მისი აზრით ფოთი გახდება უდიდესი და უმდიდრესი სავაჭრო ქალაქი შავ ზღვაზე. ნიკო ნიკოლაძეს რკინიგზის სიკეთისა სჯეროდა, მაგრამ აწუხებდა, როგორი გავლენა ექნებოდა ქართველი ხალხის ყოფა-ცხოვრებაზე და კეთილ-დრეობაზე კარგი თუ ცუდი? „... როდესაც ორი სხვადასხვა ქვეყნებს და ხალხებს შორის მისვლა-მოსვლა და ალებ-მიცემა გაიმართება, თუ რომ განათლების და კულტურის მხრივ დიდი განსხვავება აქვთ... მაშინ ძალიან ადვილი საქმეა ექსპლუატაცია...“ [9]. ნიკო ნიკოლაძეს საკითხის ამ კუთხით მიდგომისა ეშინოდა და სამწუხარო მოვლენად მიიჩნევდა, თუ საქართველო ამ ბედს გაიზიარებდა.

პირველი მონაკვეთის ფოთი-ყვირილის რკინიგზის გახსნა დამოკიდებული იყო რუსეთის გზათა სამინისტროს მიერ გამოგზავნილი კომისიის გადაწყვეტილებაზე. ამ ასკითხებში ნიკო ნიკოლაძე ღრმად იყო ჩახედული და ფოთი-ყვირილის გზაზე არსებულ ნაკლოვან მხარეს ეხებოდა. მისი აზრით უამრავი საკითხი იყო მოსაგვარებელი „...არც ერთი სტანციის სახლი ჯერ არ გაუშენებთ, არც ყველა საყარაულო ქოხები... ერთ სიტყვით საბოლოოდ დამარაგებას ჯერ ბევრი აკლია...“ [10].

ნიკო ნიკოლაძე მიიჩნევდა, რომ ყოველივე ზემოთ ჩამოთვლილი საქმის მოუგვარებლობა ხელს არ შეუშლიდა მატარებლის მიმოსვლას. თუ რკინიგზის მოსამსახურე პირები სიფრთხილეს გამოიჩინდნენ. კომისიის აზრი და ნიკოლაძის მიერ გამოთქმული შეხედ-

ულემა რკინიგზის გახსნის შესახებ ერთნეთს დაემთხვა. მიუხედავად ნაკლოვანებებისა გზის გახსნა 1871 წელს დაიგეგმა.

ნიკო ნიკოლაძეს, რომელსაც თითქმის ნახევარი ევროპა შემოვლილი ჰქონდა წერს: „...საზოგადოდ უნდა ვთქვა, რომ გზა ხეირიანად არის გამართული, მაშინები კარგა ხეირიანად... არიან გაკეთებული ინგლისში...“ მას პირველი და მეორე კლასის ვაგონები დაუთვლიერებია და უთქვამს „...რომ სხვა გზებზე ამაზე უკეთესი არ იპოვება...“ [11]. გზათა სამინისტროს გადაწყვეტილებით 1871 წლის 14 აგვისტოს ფოთი-ყვირილის ხაზზე პირველი ორთქმავალი გაუშვეს [12]. გაზეთი „დროება“ ამ მოვლენას ეხმაურება და წერს: „...არც ერთი ახალი ამბავი არ დაგვიბეჭდია ...შესანიშნავი და ძვირფასი ჩვენი ქვეყნის მომავლისათვის...“ ეს მნიშვნელოვანი ამბავი გაზეთისათვის ფოთი-ყვირილის რკინიგზის გახსნის დღე იყო. ნიკო ნიკოლაძე დასძენს: „...რკინის გზა მაშინ გამოადგება ჩვენს საზოგადოებას, როცა ჩვენი ხალხი თვითონაც მოვა მოძრაობაში თუ არა ეს გზაც – როგორც ყველაფერი სხვა სიკეთეები ამ ქვეყნისა იმ პირებს გამოადგებათ, ვისაც საკმარისად გამოცდილება და ძალა აქვთ...“ [13].

ნიკო ნიკოლაძე ფოთის ბედით დაინტერესებული წერს: „...ვინ იცის რა ბედი და მომავალი დაუწერია ამ ქალაქის შუბლზე მის გამჩენს?... მას ყოველთვის ჰქონდა პასუხი თავის წამოჭრილ საკითხებზე. ამ მხრივ არც ფოთი იყო გამონაკლისი. „...ფოთის მომავალი ცინულზეა დანერილი სანამ ფოთში პორტი არ გაიმართება...“ [14]. ფოთის მომავალ ბედზე სანამ პორტი თავის სიტყვას იტყოდა რკინიგზამ შესაძლებელი გახადა შავიზღვისპირა ქალაქისათვის სიცოცხლე დაებრუნებინა.

გაზეთ „დროებაში“ ნიკო ნიკოლაძე გამოეხმაურა რიონზე რკინის ხიდის აგებას. მას რკინის ხიდის მშენებლობა, სადგურის გამართვა იმ ადგილას სადაც მიიღებენ მგზავრებს და მათ ბარგს, კარგ საქმედ მიაჩნდა. მიუხედავად ამისა, ნიკოლაძეს სხვა აზრებიც აწუხებდა: „ვინ, თუ ქალაქი პორტისაკენ გადავიდეს და რკინის ხიდი და სტანცია ქვიშაზე დარჩეს...“ იგი თავს იმით იმშვიდებდა, რომ პორტი სამ-ოთხ წელიწადს მაინც არ აშენდება, მანამდე „...ხიდიც, სტანციაც და ქალაქიც ათ იმდენ სარგებელს ნახავს...“ [15].

ინგლისური „საზოგადოების“ მიმართ ქართველმა მოსახლეობამ უკმაყოფილება გამოხატა. უკმაყოფილება რკინიგზის სადგურში რუსულ ენაზე გაკეთებულმა წასვლა-მოსვლის განცხადებებმა გამოიწვია. მოსახლეობის უმრავლესობამ ენა არ იცოდა, რის გამოც კომპანია გაკიცხვის საგანი გახდა. „...არ ბაძავს სახელმწიფოს და ქალაქის მმართველობის მაგალითს, რამდენი წესები, განცხადებები...“ [16]. რუსულად და ქართულად იქნა გამოცემული. რუსუ-

ლი ენის გარდა მოსახლეობას სხვა, რიგი პრობლემებიც აწუხებდა: მაგალითად ‘...1. შქუთაისიდან ფოთამდე მგზავრობას ძვირად მიიჩნევდნენ; 2. ფოთი-თბილისის რკინის გზა ზოგან ძალიან დიდ აღმართ-დაღმართზე არის გაყვანილი და ამის გამო ამ გზაზე ჩქარი სიარული არ შეიძლება...’ (17). რკინიგზის მშენებელი კომპანიისაგან საზოგადოება მეტ ყურადღებას და ხალხის მოთხოვნების დაკმაყოფილებას მოითხოვდა.

1872 წლის 10 ოქტომბერს დიდი ხნის მოლოდინის შემდეგ, ფოთი-თბილისის რკინიგზა გაიხსნა. ამ გზის გახსნას გაზეთი ‘დროება’ გამოეხმაურა. ‘...ჩვენის ცხოვრებაზე დიდი გავლენა და ზემოქმედება ექნებაო...’ რედაქციის აზრით რკინიგზის საშუალებით უცხოელები ჩამოვიდოდნენ და შესაძლებელი გახდებოდა ახალი წარმოებების გახსნა, ვაჭრობის განვითარება და რაც მთავარია ‘...გლეხების გონების გახსნასაც რაოდენსამე სარგებელს მოუტანს...’ (18).

ფოთი-თბილისის რკინიგზის გახსნიდან ერთი წლის შემდეგ ის იმედები, რომელსაც საზოგადოება მოელოდა არ გამართლდა. თუ მანამდე ოთხ-ხუთ დღეში ვაჭარი თავის საქონლით ფოთში იქნებოდა რკინიგზის პირობებში ორი კვირა იყო საჭირო. რკინიგზის ასეთი მუშაობით ყველზე მეტად ვაჭრები ზარალდებოდნენ და ჩიოდნენ: ‘... უწინდელი ჩვენი გზა და აქლემები გვირჩვენია ამისთანა რკინის გზასო...’ (19).

გაზეთ „დროებაში“ 1875 წელს დაიბეჭდა ქუთაისიდან გამოგზავნილი წერილი, თუ როგორი სიჩქარით დადიოდა ფოთი-თბილისის მატარებელი. სტატიის ავტორს მაგალითად მოყავს თავისი თვალთ ნანახი შემთხვევა: ‘... ბეჟათუბნის სტანციასთან ერთი იორლა ცხენზე შემჯდარი მღვდელი დაედევნა ჩვენს ვაგონს და ბელაგორის სტანციაზე ხუთის მიწითი ჩაგვასწრო...’ (20). ამ წერილის შემდეგ რედაქციას უჩნდება კითხვა: ასრულებს თუ არა რკინიგზა თავის უმთავრეს დანიშნულებას? მართელობამ ამ კითხვაზე პასუხი მაშინ გასცა, როცა ინგლისურ საზოგადოებას ნება გამოუცხადა და 1875 წელს ქუთაისის რკინიგზის შტოს გაყვანა დაავალა. მთავრობა თავის მხრიდან შეღავათების განწევას ჰპირდებოდა ‘...ყველაფერი მასალები საზოგადოებას უბაჟოდ შეუძლიან სამზღვარ გარეთიდან შემოიტანოს...’ (21). რუსეთი გარკვეული შეღავათების განწევით სტიმულს აძლევდა უცხოელ ინვესტორს თბილისი-ბაქოს მაგისტრალის მშენებლობა ეკისრა. ინგლისელი ინვესტორებისადმი კეთილგანწყობილი რუსეთი თბილისი-ბაქოს რკინიგზის მშენებლობას მას მიანდობდა იმ შემთხვევაში თუ საზოგადოება გზათა სამინისტროს მიერ დანესებულ თანხაზე და-

თანხმდებოდა. შეუთანხმებლობის შემთხვევაში იგი იძულებული იქნებოდა კონკურსი გამოეცხადებინა [22].

ფოთი-თბილისის რკინიგზამ 1875 წელს შესაძლებელი გახადა კავკასიის მეფის ნაცვალს დაეყენებინა საკითხი: 1. საფოსტო გზიდან ფოთი-თბილისის რკინიგზის ბოძებზე სამთავრობო სატელეგრაფო ხაზის გადატანის შესახებ. საფოსტოსადგურ მცხეთიდან ფოთამდე. 2. ისეთივე სრკინიგზო ბოძებით უნდა გაეყვანათ საერთაშორისო სატელეგრაფო ხაზები თბილისიდან ფოთის გავლით თურქეთის საზღვრამდე [23].

რკინიგზის ხუთი წლის მუშაობას გაზეთი „დროება“ 1876 წელს ასეთ შეფასებას აძლევდა: „... ამ ხუთი წლის განმავლობაში დროით-დრო საჩივარი გვესმის, უკმაყოფილებას აცხადებენ, უწესოებას და უთაურობას ვხედავთ...“ [24]. ფოთი-თბილისის მოძრაობის მთავარ შემაფერხებელ მიზეზად სურამის ქედი სახელდებოდა. საქმის მოგვარება ორი გზით იყო შესაძლებელი: 1. ცოტა მეტი თანხა, 2. ბევრი ფული. სტატიიდან ჩანს თანხა ამ საქმისათვის საკმარისი ყოფილა, ხოლო რაც შეეხება ცოდნას „...ის გვაკლია...“ მიუხედავად იმისა, რომ რკინიგზაზე რიგი საკითხები მოგვარებას მოითხოვდა 1876 წელს ხელისუფლებამ გადანყვეტილება მიიღო ბათუმი რკინიგზით ფოთი-თბილისის მაგისტრალთან მიეერთებინა [25].

ბათუმის დაწინაურებას ფოთის მოსახლეობა ყოველთვის შურის თვალთ უყურებდა. ფოთში ვაჭრობა ვითარდებოდა, მაგრამ სახლებს არ აშენებდნენ; „...ვაი თუ ბათუმის შეძენის შემდეგ ფოთი დავარდეს, ვაი თუ ბათუმის რკინის გზამ აქ არ გამოიაროს...“ [26]. ფოთელების ასეთი დამოკიდებულება არა ერთხელ გაშუქებულა პრესის ფურცლებზე იგი ბათუმის სახით მეტოქეს ხედავდა შავ ზღვაზე. მიუხედავად იმისა, რომ ფოთის მკვიდრნი შიშით იყო შეპყრობილი უმაღლესი ხელისუფლება თავისი გადანყვეტილების სისირულეში მოყვანას გეგმავდა. „...ბათუმიდან ფოთი თბილისის რკინის გზამდინ რკინის გზა სამტრედიის სტანციიდან დაიწყება, აქედან ოზურგეთს გაივლისო, შემდეგ ზღვის ნაპირას იქნება გაყვანილი. ქობულეთს გადაჭრის და ბათუმზე იქნება გაყვანილი...“ [27]. რკინიგზის წესებით უკმაყოფილო ვაჭრები და მგზავრები „წვრილი მოხლეებისაგან“ დაცვას 1878 წელს ახლადდანიშნული რკინიგზის გამგებელ ლადინისაგან მოითხოვდნენ. მათი უმთავრესი მოთხოვნა იყო ფოთი თბილისის რკინიგზაზე ბილეთების და საქონლის გადატან-გადმოტანის ფასი ქართულად ყოფილიყო. ენის ბარიერს რკინიგზის მოსამსახურეები თავიანთ სასარგებლოდ იყენებდნენ, მგზავრებს მეტს ახდევინებდნენ. გაზეთი „დროება“ ამ საკითხზე ყურადღებას ამახვილებს და მომენტს ხელიდან არ უშ-

ვებს ქართული ენის შენარჩუნების მიზნით გამონაკლისის დაშვებას მოითხოვს ხელისუფლებისაგან“ [28].

1881 წელს საქართველოში ჩამოვიდა რკინიგზის კომისია, რომლის მიზანი იყო ადგილზე შეესწავლა ის პრობლემები და ნაკლოვანებები, რაც რკინიგზის გამგეობაში წლების მანძილზე მოუგვარებელი რჩებოდა. ქალაქ ქუთაისის ხმოსნებს კომისიის ვიზიტით უსარგებლია და საჩივრით მიუმართავს რატომ ჯდება ფოთი-თბილისის რკინიგზით მგზავრობა ერთ-ნახევრით მეტი ვიდრე რუსეთის რკინიგზებზე. ქუთაისის ხმოსნები კომისიისაგან მოითხოვდა შუამავლის როლი ეკისრა მთავრობის წინაშე. ქალაქის ეს მოთხოვნა კომისიას კანონიერად მიუჩნევია და დახმარება აღუთქვამს [29].

რკინიგზის სამინისტრო დღითი-დღე აუმჯობესებდა რკინიგზებზე არსებულ ნაკლოვან მხარეებს. ერთ-ერთი ასეთი საკითხი, სხვა უამრავ საკითხთან ერთად, სასოფლო გზების გაყვანა და ქალაქთან დაკავშირება იყო. რკინიგზის სამინისტრო 1882 წელს მთავრობასთან შუამდგომლობდა და მოითხოვდა ხაზინიდან 75.000 მანეთის გამოყოფას. ამ მოთხოვნის მიზანი, შავიზღვისპირა ქალაქებში სასოფლო გზების გაყვანა და კეთიმოწყობა იყო. [30]

ინგლისური კომპანია რომელიც დიდი მონდომებით ახორციელებდა კავკასიაში სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობას ნიკო ნიკოლაძისადმი მიწერილი ერისთავის წერილის მიხედვით შესაძლებელი იყო სერიოზული საფრთხის წინაშე დამდგარიყო. საფრთხე ერისთავის თქმით, დონდუკოვ-კორსაკოვის საქართველოში მმთავარმართებლის თანამდებობაზე დანიშვნის შემთხვევაში ემუქრებოდა. „... დონდუკოვი საშინელი მტერია რკინიგზის. მთელი პარტია ყავს, რომელშიაც ურევია სომხები, რალაც უნდათ, რომ როგორმე დალუპონ პალაშკოვსკის კომპანია, ... იგი მამაძალი დონდუკოვი საშინელი ჩუმი და ხეირიანი მტერი არის ქართველებსა...“ [31], წერს იგი.

ერისთავის შიში არ გამართლდა, 1882 წელს კავკასიის მთავარმართებლად დონდუკოვ-კორსაკოვი დაინიშნა. ინგლისურმა საზოგადოებამ ამიერკავკასიაში რკინიგზის მშენებლობა წარმატებით გააგრძელა. 1883 წელს დამთავრდა სამტრედია-ბათუმისა და თბილისი-ბაქოს მონაკვეთის მშენებლობა [32]. ამავე წელს რკინიგზის სამინისტრო მიზნად ისახავდა სარკინიგზო მაგისტრალის ელექტრონით განათებას [33].

1884 წელს რკინიგზის სამინისტრო ნავთსადენი მიწების ბაქოდან თეირანამდე და ტყიბულის რკინიგზის მშენებლობის პროექტს ერთდროულად იხილავდა და ამუშავებდა. ბაქოს ნავთსადენის პროექტის განსახორციელებლად რკინიგზის საზოგადოებას

კომისია შეუქმნია და თავის წარმომადგენლად ნ. ნიკოლაძე და ბ. სტრუგოვსკი დაუმიტკიცებია. კომისიის მთავარი ამოცანა იყო სპარსეთის მმართველობასთან მიეღწიათ შეთანხმებისათვის, რეშტამდე რკინიგზის გაყვანისა და ნავთობის გაყვანაზე ბაქოდან თეირანამდე [34]. რუსეთის დამოკიდებულებაზე ამ საკითხთან დაკავშირებით გაზეთი „დროება“ წერს: „...ამ მიზეზის გაყვანას რუსეთის მთავრობაც ძალიან კარგის თვალთ უცქერის და პალაშკოვსკის უმაღლეს ადგილებში დაპირებთან ხელის შეწყობას“ [35].

რუსეთის მთავრობის კეთილგანწყობა ბუნგესა და პალაშკოვსკის მიმართ კიდევ ერთხელ დადასტურდა, როდესაც 1884 წელს ინგლისური საზოგადოება შეუდგა რკინიგზის გაყვანას ქვანახშირით მდიდარ ტყიბულისა და ფოთი-თბილისის რკინიგზას შორის. მთავორიანი ადგილების გამო ამ გზის გაყვანა დიდ თანხებთან იყო დაკავშირებული. ტყიბულის რკინიგზის შტოს გაყვანის სიძვირეს მთავრობა არ შეუშინებია, რადგან იგი წელიწადში შეიდ მილიონ ფუთი ქვანახშირის გამოტანას გეგმავდა. გაზეთი „დროება“ ქვანახშირის მომგებიანობაზე ამახვილებს ყურადღებას და წერს: „...ეს ქვა ადვილად მოიზიდება თბილისში, სადაც მან შეშის ადგილი უნდა დაიჭიროს...“ ეს კი ბოლოს მოუღებდა თბილისის გუბერნიაში ტყეების უმონყალოდ ჩეხვას.

ქართველი ინტელიგენციის წარმომადგენლებს: გ. წერეთელს, ნ. ნიკოლაძეს, ა. წერეთელს კარგად ჰქონდათ გათვითცნობიერებული, რომ საქართველოში მყოფი ინგლისური საზოგადოება ქართველი ხალხის თანადგომის გარეშე ვერ შეძლებდა რკინიგზის შტოების წარმატებით დასრულებას. ამ საქმის მოთავეებმა ნ. ნიკოლაძემ და გ. წერეთელმა, დაულალავი შრომის შედეგად, შეძლეს ხალხის დარწმუნება – რკინიგზის კომისიის მოთხოვნები დაეკმაყოფილებინათ. ინგლისური საზოგადოება ითხოვდა: 1. მიწების დათმობას უფასოდ, სადაც კი რკინიგზის ხაზი გაივლიდა, 2. კომლზე ექვსი დღის მუშაობას და 3. მასალების უფასოდ დათმობას, რაც კი აღმოჩნდებოდა მეპატრონის მიერ დათმობილ მიწის ნაკვეთზე [36]. გ. წერეთელი 1884 წელს გაზეთ „დროებაში“ წერს: „ამის ჩაგონებას დასჭირდა ჩემის მხრით თითქმის ერთი წლის ჯაფა და სასჯელი, რომ ხალხი დამერწმუნებინა და გამებედვინებინა შეენირა კომპანიისათვის ზემოხსენებული მსხვერპლი...“ [37] სიტყვა „სასჯელი“ წერეთელს შემთხვევით არ უხსენებია: ფოთი-თბილისის რკინიგზასთან შორაპნის მაზრის რკინიგზის შტოს მიერთებას, მოწინააღმდეგენი გასჩენია. მათ არგუმენტად მოჰყავდათ ის, რომ შორაპნის მაზრაში სარკინიგზო მიმოსვალ საბოლოოდ მოშლიდა „ურმოებას“ და ამით გლეხობას კეთილდღეობა მოაკლდე-

ბოდა. მათი აზრით გლეხების „კეთილდღეობა“ ასეთი იყო: „... ორი დღე უნდებოდა გლეხი ერთი ურმის (20 ან 25 ფ.) ქვა-გუნდის ჩატანას ზესტაფონში და შინ დაბრუნებას. ორი-სამი მგზავრობნის ტანჯვა-წამების შემდეგ ხარი ხარად აღარ ვარგოდა და ურემი ურმად...“

რკინიგზის უარყოფამ შორაპნის მაზრაში, დიდი კამათი გამოიწვია გაზეთ „დროებაში“ [1884 წ. № 110, № 216] ერთ-ერთ სტატიკაში დაისვა საკითხი „...სადაც რკინიგზა გასულა, იქ სწავლის სურვილი აღძრულა... ხალხი ყოველდღიურ ცხოვრებას სხვა ფერი დასდებია?...“ გაზეთს ამის დასამტკიცებლად მოყავს მაგალითი: „...ქვემო იმერეთის და სამეგრელოს სოფლებში 60-100-მდე მოსწავლეა, ხოლო შორაპნის მაზრაში 10-20-მდე. და დასძენს: „...რკინიგზამ გამოიწვია ქვემო იმერეთსა და სამეგრელოში ვაჭრობა და ვაჭრობამ წერა-კითხვის შესწავლის სურვილი...“ [38]

ქართველი ინტელიგენციის დაულალავ შრომას უკვალოდ არ ჩაუვლია. 1885 წლის გაზეთ „დროების“ ინფორმაციით შორაპნის რკინიგზის გაყვანას და ფოთი-თბილისის რკინიგზასთან მიერთების პროექტი შემდგარა და მალე განხორციელებულ იქნებოდა. [39]

ნიკოლაძე, ერთ-ერთი ინიციატორი, თავგამოდებული იბრძოდა ქუთაისიდან ტყიბულამდე რკინიგზის გასაყვანად. ბუნგე პალაშკოვსკის კომპანიამ ამ ხაზის მშენებლობა 1886 წელს დაამთავრა და იგი 300.000 მანეთამდე დაჯდა [40].

უფრო მეტი ტვირთის გადატანის მიზნით 1886 წელს ამიერკავკასიის რკინიგზის გამგეობამ მიიღო გადაწყვეტილება თავისი ხარჯით ახალი წესები შემოეღო: „ორი თორმეტ-ძალიანი მანქანა გდას თბილისისა და ფოთის რკინიგზის სადგურზე წყლის მოსამატებლად: რომ ა) რკინიგზას მეტი წყალი ჰქონდეს; ბ) გზატკეცილი გაიყვანოს ქ. ელისავეტოპოლის ნაპირთან, ამ ქალაქის შუაგულამდე; და გ) მუსუსლის რკინიგზის სადგურზე ახალი წყლის ჭურჭელი მიუმატოს, რომელიც 500 კუბ. საყენამდე წყალს იტევს და დ) წყალი მიუმატოს სინგაჩალსა და აკ-ბულახის რკინიგზის სადგურებზედ [41].

1886 წელს რკინიგზის „საზოგადოებას“ სტრობეს კოლომანსკის ქარხნიდან მიუღია 18 რვა თვალისანი ორთქლმავალი საზიდავი ლონის მოსამატებლად [42].

ინგლისური „საზოგადოების“ მუშაობას რკინიგზაზე ტვირთბრუნვის გასაუმჯობესებლად უშედეგოდ არ ჩაუვლია. ამას ადასტურებს გაზეთ „ივერიაში“ გამოქვეყნებული ინფორმაცია: „...ამიერკავკასიის რკინიგზას თანდათან ემატება შემოსავალი. წარსულ ოქტომბრის თვეში 800.000 მანეთამდე შემოსავალი ჰქონია, 1885

წლის იანვრის თვეში 394.649 მანეთი შემოსავალი ჰქონია, ამავე თვეში 1886 წელს კი 629.447 მანეთი. წარსული წლის ივლისში 445.425 მანეთი. წლეულს ამავე თვეში 706448 მანეთი. წარსული წლის ოქტომბერში სულ 626.101 მანეთი ფული შემოსვლია.“ [43]

ფოთი-თბილისის რკინიგზის გაყვანამ და ფოთის პორტის კეთილმოწყობამ ხელი შეუწყო საქართველოდან ალჟირში და საფრანგეთის პროვინციებში დიდი რაოდენობით სიმინდის, ხე-ტყის (მუხა და სხვა) გატანას. [44]

საქართველოში ვაჭრობის განვითარება მაიერკავკასიის რკინიგზის შემოსავლის გაზრდის ერთ-ერთ წყაროს წარმოადგენდა. 1887 წელს რკინიგზის გამგეობას ფინანსთა სამინისტროს მიერ დამტკიცებული შემოსავალ-გასავლის სია მიუღია. მათი დაანგარიშებით ამ წელს რკინიგზიდან რვა მილიონზე მეტ შემოსავალს მოელიან, ხოლო ექვს მილიონზე მეტ გასავალს, წმინდა შემოსავალი ორ მილიონ ნახევრამდე გაიზრდებოდა. [45] მიუხედავად რკინიგზის შემოსავლის ასეთი მაჩვენებლისა, 1887 წელს გაზეთ „ივერიის“ ინფორმაციით ბუნგე და პალაშკოვსკი მორიგებიან ფინანსთა მინისტრს დანარჩენი აქციების მისყიდვისა...“ [46]

ამიერკავკასიის რკინიგზას 1888 წელს გზათა სამინისტრომ 1.295.309 მანეთი გამოუყო გზაზე მოძრაობის გასაუმჯობესებლად, ხოლო რუს-ბალტიის ქარხნიდან ვაგონებისა და ბაქნების შესაძენად 1.100 მანეთი. [47]

1889 წლის 20 აპრილს ამიერკავკასიის რკინიგზა ხაზინამ გამოსცა. მან აქედან რკინიგზა როსტოვამდე გაიყვანა (1901 წ.), რითაც შიდა რუსეთის რკინიგზების ქსელს დაუკავშირა.

უცხოურმა კაპიტალდაბანდებამ ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობაში დიდად შეუწყო ხელი ქვეყნის ეკონომიკური ცხოვრების წინსვლას. რკინიგზამ მოიზიდა საქართველოსა და ამიერკავკასიას დახარბებული რუსი და უცხოელი საქმოსნები, რომლებმაც ხელი მიჰყვეს ქვეყნის ბუნებრივ სიმდიდრეთა დამუშავებას. დაიწყო ჭიათურის შავი ქვის მოპოვება და გატანა მსოფლიო ბაზარზე. ჭიათურის შავი ქვის მომხმარებლები იყვნენ: ინგლისი, საფრანგეთი, აშშ, ბელგია და გერმანია. ფოთი-თბილისის რკინიგზამ დასავლეთი და აღმოსავლეთი საქართველო ერთმანეთს დაუკავშირა და ხელი შეუწყო ერის კონსოლიდაციას.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. Чхегиа III. Документы по истории Грузии, т. I ст. (706-707) Тб. 1954 г.
2. იქვე.
3. მმართველობის განკარგულება, რკინიგზა ფოთიდან ტფილისამდე, „დროება“ 1886 წ. № 4 25. 03. გვ. 1.
4. კიკვიძე ა. საქართველოს ისტორია 1801-1890 წწ. გვ. 262. თბ. 1977 წ.
5. რკინიგზა ფოთიდან ტფილისამდე, „დროება“ 1866 წ. № 4 25.03. გვ. 1.
6. პაჭკორია მ. ფოთის წარსულიდან თბ. 1967 წ.
7. მმართველობის განკარგულება, „დროება“ 1867 წ. № 40 06.10. გვ. 1.
8. კავკასიის აქეთა მხარის რკინის გზა, „დროება“ 1868 წ. № 6 21. 02. გვ. 2
9. ნიკოლაძე ნ. ფოთი-დროების კორესპონდენცია, „დროება“ 1871 წ. № 15 16.04. გვ. 1-2.
10. იქვე
11. იქვე
12. იქვე
13. ნიკოლაძე ნ. ფოთის ამბები, დროების კორესპონდენცია, „დროება“ 1871 წ. № 31 12.08 გვ. 1-2.
14. ნიკოლაძე ნ. ურმოზის მდგომარეობა საქართველოში - 'დროება' 1871 წ. № 32 18. 08. გვ. 1-2-3.
15. იქვე.
16. საქართველო, „დროება“ 1872 წ. № 15 14.04. გვ. 1.
17. საქართველო, „დროება“ 1872 წ. № 19 10.05. გვ. 3.
18. საქართველო, „დროება“ 1872 წ. № 40 13. 10. გვ. 1-2.
19. საქართველო, „დროება“ 1873 წ. № 4 26. 01. გვ. 2
20. დღიური, „დროება“ 1875 წ. № 26. 2.03. გვ. 1
21. დღიური, „დროება“ 1875 წ. № 101 5. 12. გვ. 1.
22. დღიური, „დროება“ 1875 წ. № 109 24. 12. გვ. 2.
23. საქ. სახელ. ისტ. არქივი ფონდი 203 აღწერა I საქმე 412.
24. საქართველო, „დროება“ 1876 წელი № 132 5. 12. გვ. 1.
25. დღიური, „დროება“ 1878 წ. № 93. 14.05. გვ. 1; № 203 7. 10. გვ. 2.
26. დღიური, „დროება“ 1878 წ. № 221. 31. 10. გვ. 2.
27. დღიური, „დროება“ 1878 წ. № 240 24. 11 გვ. 1.
28. ჩვენი რკინიგზის წესები, „დროება“ 1880 წ. № 271 23. 12 გვ. 1
29. დღიური, „დროება“ 1881 წ. № 224 15. 07. გვ. 2
30. დღიური, „დროება“ 1882 წ. № 212 12. 10. გვ. 2.
31. ნიკოლაძე ნ. პირადი არქივი № 40 - 1659.

32. პაჭკორია მ. ფოთის წარსულიდან თბ. 1967 წ.
33. რუსეთი, „დროება“ 1883 წ. № 228 12. 11. გვ. 4
34. შინაური ქრონიკა, „დროება“ 1884 წ. № 33 12. 02. გვ. 3; № 36 16. 02. გვ. 1.
35. შინაური ქრონიკა, „დროება“ 1884 წ. № 79 13. 04 გვ. 2.
36. წერეთელი გ. „დროება“ 1884 წ. № 216 7. 10. გვ. 3-4.
37. კაპანაძე ი. „დროება“ 1884 წ. № 243 9. 11. გვ. 2-3.
38. იქვე.
39. შინაური ქრონიკა, „დროება“ 1885 წ. № 134 25.06. გვ. 1.
40. მარგიანი გ. საქ. მრენ. და სამრენ. პროლეტ. 1864-1917 წ. თბ. 1976. გვ. 386.
41. ახალი ამბავი, გაზ. „ივერია“ 1886 წ. № 69 28. 03. გვ. 3.
42. ახალი ამბავი, გაზ. „ივერია“ 1887 წ. № 80 24. 04. გვ. 2.
43. მარგიანი გ. საქ. მრენ. და სამრენ. პროლეტ. 1864-1917 წ. თბ. 1976 გვ. 468.
44. ახალი ამბავი, გაზ. „ივერია“ 1886 წ. № 247 11. 07 გვ. 2.
45. ახალი ამბავი, გაზ. „ივერია“ 1887 წ. № 99 21. 05 გვ. 1-2.
46. ახალი ამბავი, გაზ. „ივერია“ 1887 წ. № 252 2. 12 გვ. 1.
47. ახალი ამბავი, გაზ. „ივერია“ 1888 წ. № 119 8. 06. გვ. 2.

Nino Otkhozoria

The history of town Poti

S u m m a r y

The construction of the railway in Georgia became the powerful factor of the development of the capitalism. In 60-70-ies of the XIX century the government of the Russia established the question of the construction of Poti-Tbilisi railway. the building of the railway in Transcaucasia was very profitable for Russia. The fast transferring of the army would become easier. The head of the army considered that after the opening of the railway the Black Sea garrison would decrease two times. Thus Russia would cut down it's military expenses and form the satisfactory conditions for the economic expansion of the region.

Poti-Tbilisi railway the Russia would fasten The creation of the Georgia as the base of the raw material and strengthen it's administration in the whole Transcaucasia. Putting this plan into operation it would be profitable not only for Russia but also for Georgia. The trading relationships between the East and the West Georgia would become stronger.

For the construction of the railway Georgia had neither amount of moneu nor the qualified engineer, so it was concerned with drawing the foreign capital into Caucasus, as it was the only way of the realization of this plan. In 1867 the construction of the Potu-Tbilisi railway was delivered to English "Society" by the terms of 80 years. This company .in 1871 finished th construction of the piece of line of Poti-Tbilisi and in October 10, in 1872 Poti-Tbilisi railway. The representatives of intellectuals: I.Chavchavadze, N. Nikoladze, G. Tsereteli, A. Tsereteli fully realized the fact that the English society in Georgia wouldn't be able to finish the construction of the railway successfully without the help of Georgian people. The demands of the English "Society" were accomplished by the encouragement of N. Nikoladze and G. Tsereteli.

In April 20 in 1889 the railway of Transcaucasia was ransomed by the treasury. It prolonged the railway till Rostov (in 1901) and connected with internal part of the Russian railway system. All these steps greatly promoted the progress of the economic life of the country. The railway attracted the Russian and foreign businessmen, who began refining the natural riches of Georgia. They started obtaining black stone of Chiatura and it's import to the World's Market. These materials were used by England, France, the USA, Germany and Belgium. The Poti-Tbilisi railway connected the West and the East Georgia and promoted the consolidation of the nation.