

■ რამაც ვაძგივრებელი



# კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ისტორია



თბილისი 2001

რამაზ გაგბედაშვილი



# კახეთის რკინიგზის მუშაებლების ისტორია

გამომცემლობა „ნეტალმბი“

თბილისი 2001



კონსტანტინე შენგელიძის სახელობის  
საქართველოს მხარეთმცოდნეო ინსტიტუტი



ნაშრომი ეხება კახეთის რეგიონის მხედველობის  
ისტორიას. გამოკვლევა ეწეოდა საარქივო მასალებსა  
და სხვა დოკუმენტურ წყაროებს.

რედაქტორი პროფესორი შირაზი შარვაშიძე

რედაქციური მდიანი პროფესორი ვახტანგ ბურდული  
დოკუმენტი ამოწმებულია ვ. შარვაშიძის მიერ

F 84111

ISBN 99928-869-2-7

© A. კახეიძე, 2001

საქართველოს  
მხარეთმცოდნეო  
ინსტიტუტი  
საქართველოს  
მხარეთმცოდნეო  
ინსტიტუტი



ქაბუის რკინიგზის მშენებელთა ამერკავკასიაში რკინიგზის გაყენების აზრი პირველად სამხედრო წრეებში წარმოიშვა 1857 წელს, ყარაბაგის დამთავრების შემდეგ.

თავდაპირველად რკინიგზის მშენებლობას უფრო სამხედრო-სტრატეგიულ მნიშვნელობას ანიჭებდნენ და მის განხილვადგნენ, როგორც „კავკასიაში ბატონობის განმტკიცების“ უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს. ამიტომ, სრულადაც არ არის შემთხვევითი, რომ ამ რკინიგზის გაყენების იდეა სწორედ სამხედრო წრეებში წამოიჭრა და ისიც მაშინ, როდესაც ყარაბაგის გამაჟინის დამთავრებიდან ერთ წელზე მეტია არ იყო გასული.

დასაწყისისათვის ფიქრობდნენ, რომ რკინიგზა გაყვესათ ფოთიდან თბილისამდე, ხოლო ცოტა უფრო გვიან (მაგე 1857 წ.) წამოაყენეს ფოთიდან ბაქომდე რკინიგზის გაყენების ერთიანი პროექტი. ამრიგად, ეს პროექტი ითვალისწინებდა შავი და კასპიის ზღვის რკინიგზით შეერთებას. ცელა ამ წინადადებების განხილვებლად კავკასიის მეფისნაცვლის კანცლარიასთან შეიქმნა დროებითი კომიტეტი და მაგე 1857 წელს კავკასიის მეფისნაცვალმა იმპერატორს წარუდგინა მოხსენებითი ბარათი, რომელშიც ის ასახულებდა რკინიგზის გაყენების სამხედრო და ეკონომიკურ აუცილებლობას, მის უდიდეს მნიშვნელობას იმპერიისათვის. მოხსენებით ბარათში ის წერდა, რომ ამერკავკასიის ოლქები არსებითად „ფოკლენდარად მოწყვეტილი არიან დანარჩენი რუსეთიდან“ და იმის გამო, რომ კავშირი და მოსვლა განსაკუთრებულ სიმძლეობისა დაკავშირებულია, ამერკავკასია სრულად გამოთიშულია იმპერიიდან როგორც სამხედრო, ისე ეკონომიკური თვალსაზრისით. ეს მაშინ, როცა „ამ მხარეს შეუძლია თავისი ადგილობრივი ნაყოფიერებითა და მწარმოებლობით იყოს იმპერიის უმდიდრესი ნაწილი“.

მთებზედაც იმისა, რომ რკინიგზის გაყენას უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა ამერკავკასიის ეკონომიკური ათვისებისა და ცარიზმის რეგიონის გაძლიერების თვალსაზრისით, აგრეთვე რუსეთის იმპერიის სამხედრო პოზიციების განმტკიცებისათვის, მეფის მთავრობამ მანც აყურებდა და აჭიანურებდა რკინიგზის მშენებლობის საკითხს გადაწყვეტას.

რვა წლის შემდეგ მთავრობამ დადებითად გადაწყვიტა საკითხი. 1865 წლის გაზაფხულზე დაიწყო ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობა (საბოლოო, მიწის საშუალები). მაგე 1865 წლის 2



ნოემბერს სახელმწიფო ხაზინამ, იმ მიწების შესახებ, სადა რკინიგზის ხაზს უნდა გაეფლათ და აგრეთვე ზოგიერთი მოსამზადებელი სამუშაოების ჩასატარებლად, გაიღო 3.210.000 მანეთი. საკუთრივ რკინიგზის მშენებლობა - რელსების დაწეობა, ხიდების, რკინიგზის სადგურების შენობათა მშენებლობა იკისრა ირვლისის სააქციო საზოგადოებამ, რომელიც შეიქმნა 1867 წლის 2 ივნისს (შებენდემში, 1873 წ. 16 ნოემბერს ამ სააქციო საზოგადოებას ეწოდა „ფოთი-თბილისის რკინიგზის საზოგადოება“, ხოლო ხაზს ფოთიდან თბილისზე გაფლათ ბაქომდე, თავისი განშტოებებით, ეწოდა „ამერკავკასიის რკინიგზა“).

საზოგადოება იმავე წელს შეუდგა ფოთი-თბილისის რკინიგზის გაყვანას. 1872 წელს გაიხსნა რეგულარული მოძრაობა ფოთიდან თბილისამდე, ამით დამთავრდა ფოთი-თბილისის რკინიგზის ხაზის მშენებლობა და იგი გადაეცა ვახლუცაძეებს.

ამის შემდეგ რკინიგზის ხაზის მშენებლობა გაგრძელდა ბაქომდე და 1883 წლის მაისში ბაქო რკინიგზით დაუკავშირდა თბილისს. რკინიგზის ხაზი ბათუმიდან სამტრედიამდე დამთავრდა 1883 წელს. ამერკავკასიის რკინიგზის მოყვარმა მაგისტრალმა სარულსო გზით მჭიდროდ დაუკავშირა ერთმანეთს ორი (შავი და კასპიის) ზღვა და ამერკავკასიის სამი (ბაქო, თბილისი, ბათუმი) შედარებით მსხვილი სამრეწველო ქალაქი. ამერკავკასიის რკინიგზის მოყვარი მაგისტრალის მშენებლობის დამთავრებას შიველი მისი მრავალრიცხოვანი განშტოებებით უდიდესი მშენებლობა ქონდა შიველი მხარის ეკონომიური და კულტურული განვითარებისათვის. რკინიგზის გაყვანამ ხელი შეუწყო ამერკავკასიის ხალხებს შიარის ერთიანი სამეურნეო-კულტურული კავშირის დამყარების და განმტკიცებას. 1890 წელს ამერკავკასიის რკინიგზა შეუერთდა რუსეთის სარკინიგზო ქსელს, რითაც შტკავც და მოხერხებული სამეურნეო და კულტურული კავშირი დამყარდა ამერკავკასიისა და იმერეთის სამრეწველო-კულტურულ ცენტრებს შიარის.

იგივე მიზანს ეწახებოდა კახეთის რკინიგზის აშენებაც, რათა ათვისებული ყოფილიყო ამ მდიდარი მხარის ბუნებრივი და სასოფლო-სამეურნეო რესურსები.

# საისტორიო მუზეუმებისა და ლიტერატურის მუზეუმების



თქმაზე მუშაობისას ჩვენს მიერ მრავალი საისტორიო დოკუმენტი იქნა გამოფენული. რუსეთის ცენტრალურ სახელმწიფო ისტორიულ არქივსა და საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივში მუშაობისას ჩვენ შევისწავლეთ და გამოვიყენეთ მრავალი რიგი საარქივო ფონდები.

რუსეთის ცსა-ში მოძებნილი მასალებიდან აღსანიშნავია რუსი მოხელეების (ვ. ვერცელი, ა. ფრადლოვი) მიერ დაწერილი მოხსენებებით ბარათი, რომელიც გამოვხაზვილას კავკასიის მუდისწავლის სახელზე. მასში კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მიმდინელობაა განხილული და ამ მდღეობაი მხარით საზოგადოებრივი აზრის დაბნტერებსაა ხაზგასმული აღნიშნული დოკუმენტი ამტკიცებს, რომ რუსეთის იმპერიის პოლიტიკოსებს თუ საზოგადოებრიობას საქართველოს ფართო კოლონიზაციის ერთ-ერთი მიზნებად მოიხდათ კახეთში რკინიგზის გაყვანა. ამვე დროს ეს დოკუმენტი ხაზს უსვამს, რომ კახეთში რკინიგზის მშენებლობა რუსეთისათვის სასიცოცხლო აუცილებლობად XIX სუკუნის მეორე ნახევრიდან, ყარიმის ომის შემდეგ იქცა.

რუსეთის ცსა-ში მოვიხიეთ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების წესდებები, სადაც კარგად ჩანს რუსი მოხელეების კოლონიური პოლიტიკის პოლიომე განხორციელების გეგმება ეს დოკუმენტები სამეცნიერო ხმარებაში პირველად შემოდის.

რუსეთის ცენტრალურ სახელმწიფო არქივში მოძებნილი სხვა მასალებიდან აღსანიშნავია ნიკოლოზ I-ის ბარად არქივში მოძებნილი დოკუმენტი, სადაც აღნიშნულია რუსეთის იმპერიის ეკონომიკისათვის კახეთის მხარის მიმდინელობაზე.

კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ისტორიის გამოკვლევისათვის საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივში უაღრესად საინტერესო მასალა მოიპოვება ჩვენ შევისწავლეთ და გამოვიყენეთ საქ. ცსა-ს საარქივო ფონდები. საქ. ცსა-ს მეშვედე ფონდი კავკასიის მუდისწავლის მოავარი სამმართველოს დებარტამენტის საქმეებისაგან შედგება. ეს საქმეები 1859-1882 წლების თარიღდება. მასში, სხვათა შორის, კახეთში რუსი მოხელეებისათვის მიწების დარიცებაზე ლამარატი. ეს ფონდი საინტერესო ინფორმაციას გვაძლევს რუსული სახელმწიფო აპარატის დამოკიდებულებაზე აფილიობრივი მოსახლეობის მიმართ. ამ ფონდში არის მასალები კახეთში შექმნილი

სადედაქმანელო კომისიის თაობაზე, კახეთის კოლონიზაციაზე რუსი კოლონისტების მიერ, კახეთის მოსახლეობის დასვეებაზე და სხვა.

შეკამეტე ფონდის მრავალ საინტერესო მასალას შორის, რომელიც შეფინსაციის კანცელარიის საქმეებისაგან შედგება. აღსანიშნავია ოცდამეხუთე აღწერის საქმეები; მათში ასახულია 1914-1915 წლებში კახეთის რკინიგზის მშენებლობისას ამ მხარეში მომდინარე მოვლენები. ამავე დროს ეს მასალები გვიჩვენებენ ცარიზმის პოლიტიკის წინააღმდეგობრად ხასიათს; რუსეთის იმპერიის მესვეურნი ხანუკარი მაზნის მიღწევის გზაზე ურთიერთგამობრაცხად ნაბიჯებს დგამდნენ. ეს ფონდი შეიცავს დოკუმენტებს, რომელშიც აღწერილია კახეთის მოსახლეობის საწერები და უფულებო მდგომარეობა.

ფონდი 215-ის სახელწოდებაა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის მიწის კომისია. მასში ფართოდაა გაშუქებული კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის თავადაზნაურებისა და ადგილობრივი მოსახლეობის მიერ მიწების მიყიდვა კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისათვის და ასევე სახელმწიფო მიწების გამოყოფა.

საერთაღივება ფონდი 287. მასში მოცემულ დოკუმენტებში აღწერილია კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების გამგეობის მოღვაწეობა; მოცემულია გამგეობის თითქმის ყველა სხდომის ოქმის ჩანაწერები; აგრეთვე მშენებლობის მომდინარეობა და ფინანსური მონაცემები.

საინტერესოა ფონდი 286, რომლის სახელწოდებაც კახეთის რკინიგზის მშაროველობა. ამ ფონდის შესაძე და მეოთხე აღწერის საქმეებში მოცემულია კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ხელმძღვანელი ინჟინრების პირადი საქმეები და მათი მიმორწერა იმპერიის სხედასსხეა სამინისტროებთან.

ფონდი 198 - კახეთის რკინიგზის მშენებლობის კომერციული განყოფილების მოღვაწეობას ეხება. ამ ფონდის 313 და 314 აღწერის საქმეებში მოცემულია კახეთის რკინიგზის საზოგადოების ურთიერთობები საზღვარგარეთის ფირმებთან და ინგლისურ ბანკებთან, აგრეთვე რუსეთის დიდ ბანკებთან და ვერძო ბანკარებთან.

საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივში მოძიებული ფონდებიდან აღსანიშნავია აგრეთვე ფონდები 305 და 306. მათში გადმოცემულია რკინიგზის პირველი და მეორე მონაკვეთების უფროსების სამუშაო გეგმები, მუშა-მოსამსახურეთა მიღების და განთავისუფლების ბრძანებები, მათი ხელფასებზე. გადმოცემულია გზის მომსახურებისა და საჭირო ობიექტების - ხიდების, სადგურების მშე-



ნებლობა და მათზე გაწეული ხარჯები, წყალმომარაგების სისტემის გაყვანა თითქმის ყველა სადგურებში და მათი პროექტები.

სანტრეჩესოა ფონდი 279. მისი სახელწოდება: ამიერკავკასიის რკინიგზების მმართველობა 1865 წლის აპრილიდან 1918 წლის 10 ივლისამდე. ამ ფონდის 41, 42, 43 აღწერის საქმეებში გადმოცემულია კახეთის რკინიგზის მუშაობა და მისი ზეგავლენა შიარის ეკონომიკაზე და მრავალი სანტრეჩესო მასალა, რომელიც პირველად შემოღის სამეცნიერო ხმარებაში.

ზემოთხსენიებული და სხვა საკრძაფლები საარტიკო მასალა ჩვენს მიერ თემაზე მუშაობისას პირველად იქნა გამოყენებული.

ნამროშე მუშაობისას გამოიყენეთ გამოქვეყნებული საისტორიო დოკუმენტების კრებულები, ამ შრომე აღსანიშნავია კავკასიის არტოგრაფიული კომისიის აქტები. აქტების 1-10 ტომებში ჩვენთვის საინტერესო მასალაა თავმოყრალა. ეს დოკუმენტები რუსეთის იმპერიის კახეთისაჲნ სწრაფვას ასახვენ.

მოსკოვის ე. ა. ლენინის სახელობის საჯარო ბიბლიოთეკაში ჩვენს მიერ მოძიებულ და გამოყენებულ იქნა ისეთი დოკუმენტური მასალა, როგორიცაა კავკასიის მთავარმართებლის, დონდუკოე-კორსაკოვის პეტაკო და სამხედრო ოლქებში ერთების შემოღების თაობაზე 1909 წელს მომდინარე თაობარების ამსახველი დოკუმენტების კრებული.<sup>1</sup>

ნამროშე მუშაობისას ჩვენ გამოიყენეთ ისეთი მემუარული მასალა, რგონერთა და სახელმწიფო მოხელეთა წინაწერები, რომლებშიც კახეთის რკინიგზის მშენებლობა და რუსული ადმინისტრაციის მოქმედების ამსახველი ეპიზოდები ისტორიული ფაქტების მომსწრეთა თვალთ არის დანახული. ამგვარი სახის პირველწყაროები სხვადასხვა დროს არის გამოქვეყნებული. მათ შორის აღსანიშნავია კახეთის რკინიგზის მთავარი მომქმედი პერსონის რგონერ ე. დ. ვარცელის მოგონებები, მასიეე გამოკლდევა "К вопросу о постройке Кавказинской железной дороги" და Доклад инженера Е. Д. Вурцеля "К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе" прочитанный в заседании Кавказского отделения императорского русского технического общества, 12 марта 1906 года. პირველი დაიწერა 1907 წელს, ხოლო მეორე გამოქვეყნდა 1908 წელს. სანტრეჩესოა პირველი, რომელშიც კარგადაა ნაჩვენები რუსეთის იმპერიის სამხედრო-სტრატეგიული და ეკონომიკური ინტერესები კახეთში რკინიგზის გაყვანის შემოსხვევაში.

<sup>1</sup> Восподниинишная запись командующего К.В.О. 1882-1890 гг.; Материалы по вопросу о введении земских учреждений в Закавказьи. Тифлис, 1910.



კახეთის რკინიგზის ერთ-ერთი პირველი პროექტის ავტორია ინჟინერი ა. პუშჩინკოვი, საინტერესოა მისი გამოკვლევა "К вопросу о постройке Черноморской и вообще железных дорог на Кавказе". ეს გამოკვლევა 1906 წლის რეკონსტრუქციის ბოლოს გამოქვეყნდა. მასში დასაბუთებულია კახეთის რკინიგზის სათვლითი ამ მაგისტრალის გაყვანა, რომელთა მშენებლობაც აუცილებელ პირობას წარმოადგენდა იმპერიისათვის (კავკასიონის მოავარი ქუჩის უღელტეხილით თბილისისაკენ, არმავი-ტყაყსე).

საინტერესოა აგრეთვე ინჟინერ კ. ნ. სიმბერგის "Пояснительная записка к северному варианту Кавказской ветви", 1899 წელს თავადმა ნ. დ. ჭავჭავაძემ და ინჟინრმა კ. ნ. სიმბერგმა თხოვნით მიმართეს ვხათა მამოსვლისა და ფინანსთა სამინისტროებს, რათა ჩამოყალიბებინათ კახეთის რკინიგზის მშენებლობისა და უწყალუ-აგაციის საზოგადოება. ისინი მხარს უჭერდნენ კახეთის რკინიგზის ე.წ. ჩრდილოეთ მიმართულებას, რომელიც თავისი წინადადება ხაზის მშენებლობას ზემო აჭვალთან თიანეთის გადასასვლელით თელავამდე და ხიზნაღამდე აქვე გადმოცემულია კავკასიის მოავარმართების თავად ვოლიცინის თანხმობა, რომ კ. ნ. სიმბერგის პროექტით რკინიგზის მშენებლობა აუცილებელი იყო ამიერკავკასიის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებისათვის. მაგრამ შეზღვე მოავარმართებელმა უარყო თავისი პირენდელი შეხედულება და უპირატესობა მანიჭა კახეთის რკინიგზის ე.წ. სამხრეთ (თავად-ახნაურულ) მიმართულებას.

თვსაზე მუშაობისას გამოიყენეთ ცნობილი აგრონომის არტემ სიმონის ძე ფარალოვის გამოკვლევა კახეთის რკინიგზის ჩრდილოეთი და სამხრეთი ვარიანტების ეკონომიკური მოგების შესახებ, რომელიც მან ჩაატარა 1906-07 წლებში. ა. ს. ფარალოვის გამოკვლევებით დადგინდა, რომ ყოველწლიურად იზრდებოდა ალაზნის დაბლობის მწარმოებლურობა. დაიწყო საკარმდამო ექსპანსიის ფართობების გაზრდა, თამბაქოსა და ბამბის მოყვანა ამ გამოკვლევებში, რომლებიც ჩაატარა ა. ს. ფარალოვმა, პრინციპულად ვადაწყვიტა კახეთის რკინიგზის საერთო მიმართულება.

საისტორიო წყაროს მნიშვნელობა აქვს 1898 წელს მოსკოვში გამოცემულ მ. არგუტინსკი-დოლგოპრუკოვის ნაშრომში "История сооружения и эксплуатации Закавказских железных дорог". მასში ასახულია ამიერკავკასიის რკინიგზასთან ერთად კახეთის რკინიგზის მშენებლობის დასაწყისი და მისი მნიშვნელობა იმპერიის ეკონომიკისათვის.

ჩვენთვის საინტერესო მასალა მრავლად აღმოჩნდა რუსეთის იმპერატორის იფიციალურ და საისტორიო ხასიათის გამოკვლევაში "Утверждение русского владычества на Кавказе". ეს გამოკვლევა რუსული კოლონიალიზმის მკვლევართათვის საისტორიო წყაროს მნიშვნელობას იძებს.

კახეთის წარსული, რუსეთის მიერ მისი კოლონიზაციის ისტორია ისტორიული მეცნიერების კვლევის საგნად იმდენად იქცა ამ ფაქტზე ზოგიერთი სემიოლასამებლებული წიგნის სათაურიც შეტყველებს, რეს მკვლევარებს ამ მიღიარი მხარის კოლონიზაცია განსაკუთრებით კარგად ჰქონდათ შესწავლილი და აღწერილი.

ნამართზე მუშაობისას ჩვენ გამოვიყენეთ კრებულები, რომელთაცან აღსანიშნავია „სტატისტიკური კრებული, 1909-1921 წწ.“, რომელიც გამოვიდა 1923 წელს. მასში კარგად არის ასახული რკინიგზამდე და კახეთში რკინიგზის გაყვანის შემდეგ მხარის ეკონომიკური განვითარება და ის პროგრესი, რაც კახეთს მისი რკინიგზამ მორე ასეთი კრებულია "Сборник законов Грузинской Демократической республики, 1918 год", № 32. მასში ვაღმოცემულია ის დიდი მნიშვნელობა, რომელიც კახეთის რკინიგზამ ჰქონდა ახლადშექმნილი საქართველოს დამოუკიდებელი რესპუბლიკისათვის.

კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ასპექტებს XIX საუკუნის ქართველი მეცნიერები თუ საზოგადო მოღვაწენიც იზილავდნენ. აღსანიშნავია კ. აფხაზის, დ. ნოლოცაშვილის, ნ. ნიკოლაძის, ი. ქავჭავაძის წერალები.

ჩვენთვის საინტერესო საკითხების კვლევისათვის ზღუა მასალას შეიკავებს იმპროინდელი რუსული და ქართული პრესა. კახეთის რკინიგზის ამქნებით რუსული საზოგადოებრივი აზრის დაინტერესების ამსახველი პუბლიკაციები რუსულ გაზეთებში "Голос"-სა და "Новое время"-ში მოვიხილეთ. ჩვენთვის საყურადღესო მასალა დახვეწილი თბილისში გამოცვალ რუსულენოვან გაზეთ "Обзор"-ში, რომლის რედაქტორი ნიკო ნიკოლაძე იყო. საინტერესო მასალას შეიკავებს სამკტ-პეტერბურგსა და მოსკოვში გამოხული გაზეთებაც "Правительственный вестник", "Московские ведомости", "С-Петербургские ведомости", "Кавказ", "Торгово-промышленная газета", რომლებშიც იხვეწებოდა სტატიები კახეთის რკინიგზის მნიშვნელობის შესახებ იმპერიის ეკონომიკისათვის, რუსეთის დიდი ბანკებისა და ბანკირების, აგრეთვე საზღვარგაეთული ფირმების დაინტერესება კახეთის რკინიგზის მშენებლობით. საინტერესო სტატიებია ეურნალში



"Нефтяное дело", სადაც ცნობილი ნავთობმწარმოებლები ბარონი ა. ა. ვუკონგო და ა. ა. ვარტმანი მიაწოდებენ, რომ უზოკლესი შესაერთებელი ვაჲ კახეთისა თბილისთან ვაშპორის გადასასვლელისა კახეთში ამ მიმართულებით არის კავკასიის ნავთობის მნიშვნელოვანი სასაღოები და მათ უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდათ იმპერიის ეკონომიკისათვის. ამ მხრე მნიშვნელოვანია ბროშურა "Кახетинское нефтяное месторождение", რომელაც 1906 წელს გამოუღა. ფურნალებიდან საინტერესოა "Журнал Комиссии о новых железных лорог по вопосу сооружения Кახетинской железной лороგი", რომელშიც გადოცემულია კახეთის რკინიგზის საზოგადოების ფელა სხდომება.

კახეთის მხარის გაქართვებაზე, რუსი კოლონიზატების ანტიქართულ პოლიტიკაზე შეტყველებენ „აფერია“, „ფროვბა“, „სახალო საქზე“, „ერობის ფურცელი“, „სამშობლო“, „ერთობა“, „თანამედროვე აზრი“, „ოქმი“, „შმა კახეთისა“, „კვალი“ და სხვა ქართული ეროვნული გაზეთები, აგრეთვე ფურნალი „მოსაყალი“. მათში დასტყვილმა წერილებმა წენ ფასდაუფებელი სამსახური გაეფინეს.

წენს დროშიც კახეთის XIX-XX საუკუნეების სოციალ-პოლიტიკურმა თუ ეკონომიკურმა ისტორიამ მრავალი ისტორიკოსის ფრაღლება მიაძკრო.

ქართულმა საბჭოურმა ისტორიოგრაფიამ ეს კახეთში რკინიგზის მშენებლობას მეორე ადგილი დაუთმო. მაგრამ ამ ნაშრომებში ან საკლდეუ პრობლემის ცალკეული წახნაგებია წარმოდგენილი ანდა მათ ვარკვეული იდეოლოგიური შტამები ახასიათებთ, რომლებიც ესოფენ მიღებული იყო არც თუ ისე შორეულ წარსულში.

ფუნდამენტური გამოკლეფა კახეთში რკინიგზის მშენებლობის შესახებ ქართულ ისტორიოგრაფიაში არ არსებობს.

გაკერით კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების შესახებ მოცემულია „საქართველოს ისტორიის ნარკვევების“ VI ტომში, სადაც გადმოცემულია თბილისის გუბერნიის თავდაზნაურობის მკლელობა, რომ მიეღო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის კონკცხია.

კახეთის რკინიგზის გაფვანის შემდეგ მხარის ეკონომიკური განვითარების შესახებ მწირო მასალა მოიპოება აგრეთვე მ. ტყე-შელაშელის ნაშრომში „ნარკვევები საქართველოს მრეწველობის ისტორიიდან“. სადაც ცალმხრივად არის გაშუქებული კახეთის სოფლის მეურნეობის განვითარება რკინიგზის გაფვანის შემდეგ.

ამ მხრე საინტერესოა დამოუკიდებელი საქართველოს სოფლის მეურნეობის ფოფელი მინისტრის კონსტანტინე კანდელაკის მიერ



1969 წელს პარიზში გამოცემული წიგნი „საქართველოს ეროვნული მუერჩეობა“, რომელშიც ასევე ძალიან მცირე ადგილზე აქვს დათმობილი კახეთში რკინიგზის გაყვანის შემდეგ ისეთი საკუთრო მუერჩეობის განვითარებას, როგორცაა მებაშეობა, მებაგრეშეშეობა და მეთამბაქეობა.

რკინიგზის ამშენებლდე კახეთის ეკონომიკის შესახებ მცირე მასალებს შეიცავენ ისეთი ნაშრომები, როგორცაა პ. გუგუშეილის „კახეტალიზმის წარმოშობა და განვითარება საქართველოში“, ალ. ბენდანიშეილის „აგრარული ურთიერთობანი საქართველოში 1890-1917 წ.წ.“, ვ. ხოშტარიას „მრეწეელობის განვითარება და მუშათა კლასის ჩამოყალიბება XIX საუკუნის საქართველოში“ (დამამუ-შეგებელი მრეწეელობის განვითარება), ნ. შველიძის „საქართველოს სოცილ-ეკონომიურა განვითარების ისტორიიდან“, ვ. ბაქრაძის „Возникновение и развитие капиталистической промышленности в Грузии в XIX в.“.

საინტერესოა რუსეთის ამშერიის მუეღენეობის ცნობილი მუეღე-ვარის პ. ბაღასის სამტომეული „Виноделие в России“, სადაც დიდა ადგილზე აქვს დათმობილი კახური ღვინოების მალალ თვისებებს.

როგორც ეხედაეთ, კახეთში რკინიგზის მშენებლობის ისტორია ერთ-ერთ რთულ და საინტერესო პრობლემას წარმოადგენს. საქარ-თველოში რკინიგზის მშენებლობის პრობლემას არაერთი მკვლევარი შეეხო, მაგრამ კახეთში რკინიგზის მშენებლობის საკითხისადმი დღემდე სპეციალური გამოკვლევა არ არსებობს. კახეთის რკინიგზის მნიშვნელობამ და საკითხის ისტორიოგრაფიაში არსებულმა ხარ-ვეშებმა განაპირობა ჩვენი არჩევანი წინამდებარე ნაშრომი კახეთში რკინიგზის მშენებლობის საკითხის შესწავლის პირველ ცდას წარმოადგენს.



რეპროდუქციის მშენებლობის მფარველობა კავკასიაში  
 ახალი რეპროდუქციის მშენებლობა

XIX საუკუნის ბოლოსა და XX საუკუნის დასაწყისში კახეთის რეინგუზის ამერკამდე წარმოიშვა განსხვავებული შეხედულებანი იმ სარკინგუზო ხაზების გაყვანის შესახებ, რომელთა მშენებლობაც კავკასიაში შედარებით სარქარო, უფრო მეტიც, გადარეცხელი იყო.

ამ შეხედულებათა ავტორები ძირითადად სამ პირობაზე მოუითვებდნენ: პირველი – მხარეში ვეღვა სახის ხაზით სამუდამათა არადამაკმაყოფილებელ მდგომარეობაზე, მეორე – იმ უმნიშვნელოვანეს წვლილზე, რომელიც ბოლო ათი წლის განმავლობაში ენიჭებოდა კავკასიაში სარკინგუზო გზების გაყვანას, მესამე – იმაზე, რომ ამ დროს რუსეთში რკინგუზების მშენებლობის ბუმი დაიწყო.

ასეთ მდგომარეობას შემდეგი მიზეზები განაპირობებდა: კავკასიაში, მეტარე ამერკავკასიაში, რკინგუზების მშენებლობა მისი მაღალ-მოთანი რელიეფის გამო ძვირი ედებოდა, რუსეთში სამოს-სარკინგუზო მშენებლობას საექსპლუატაციო პრაქტიკა იმდენად უხადრეცხი იყო, რომ მშენებლებმა ვერ შეძლეს გავითვალისწინებინათ ადგილობრივი ტოპოგრაფიული, გეოლოგიური და მეტეოროლოგიური თავისებურებანი.

ამიტომ ცალკეული სარკინგუზო ხაზების მშენებლობას თან სდევდა პროექტების არასაკმარისი შეხამება ადგილობრივ ბუნებრივ პირობებთან. ასეთი მშენებლობა მიუღებლად ითვლებოდა, როგორც ერთეული ხარჯების თვალსაზრისით, ასევე ყოველწლიური სამშენებლო და კაპიტალური დანახოვების თვალსაზრისითაც.

ხაჭას სწორად დაყენებამ, რაც განხორციელდა ნაგებობათა და რკინგუზების ექსპლუატაციაში ტექნიკურ მოღწევათა შედეგად, შესაძლებელი გახდა რკინგუზების ფინანსური მდგომარეობის გაუმჯობესება კერძოდ, წამყვანი რკინგუზების შეცვლა მოძებნიანთ.

კავკასიაში სარკინგუზო ქსელის განვითარების შესაფერხებელ პირობად ისიც ითვლებოდა, რომ, დადგებოდა თუ არა დღის წესრიგში ამა თუ იმ რკინგუზის მშენებლობის საკითხი, ბევრი დაწესებულება, ხანდახან ცალკეული პირებიც კი, რომლებიც დაინტერესებულნი იყვნენ ამ გზის მშენებლობით, თავიანთთვის ხელსაყრელ პროექტს წამოაყენებდნენ ხოლმე. ამის საუკეთესო მაგალითი იყო კახეთი.



წინა კავკასიაში სარკინოვო ქსელის განვითარების შესაფერხებლად მიზნად ითვლებოდა აგრეთვე ვლადიკავკაზის გზის საზოგადოების მონიშვნა, რაც ვრძელდებოდა 30 წელზე მეტა ხნის განმავლობაში აღსანიშნავია ისიც, რომ რკინოვო ქსელის განვითარებისათვის მიღლი 10 წლის განმავლობაში არაფერი იყო გაკეთებულა შემდეგ კი, 20 წლის მანძილზე, ქსელი ყოველგვარი გვემის ვარემუ ვითარდებოდა. ეს კარგად გამოიხატა ნოვოროსისკის სარკინოვო ხაზის მშენებლობაში. ეს ხაზი გაყენილი იქნა საკუთარი საწარმოს შემოსავლის გადიდების მიზნით და არა იმისათვის, რომ ამ მხარის მწარმოებლურობა გაზრდილიყო.

არმეო-ტუაფსეს ხაზის მშენებლობის გადაუვალაობა კარგად წარმოიხნდა ვერ კიდევ XIX საუკუნის სამოცდაათიან წლებში. მონაცემები, რომლებიც შემოქმევა ვლადიკავკაზის გზათა საზოგადოების მთავარმა ინჟინრმა, აღსტურებდა, რომ ამ ხაზის უჭონლობა დაბერრავდა ყუბანის ოლქის მოსახლეობის შოლოდ ერთ ნაწილს 5 მილიონ მანეთზე მეტი თანხით წელიწადში.

გზათა მომსვლისა და ფინანსთა სამინისტროებში, სახელმწიფო ეკონომიკისა და სახელმწიფო ხაბჭოს კომიტეტებსა და დესპრტამენტებში 1903 წლისათვის გამოირკვა, რომ ამ მხარეში სარკინოვო მომსვლის საშუალებათა უჭონლობამ უკვე გამოიწევა მხარის მწარმოებლურობის შემკირება, მაშინ როდესაც არმეო-ტუაფსეს გზის საკითხი ვერ კიდევ არ იყო გამოხული შესამუშავებელი პროანტების ფაზიდან.

ამის შემდეგ კავკასიაში რკინოვოების განვითარების საკითხი შეედა ასად ფაზაში, სადაც ძირითადად ვურადლება მახვილდება არმეო-ტუაფსეს ხაზის მშენებლობის პრობლემზე.

საქმის ასეთი ვითარება მომცებიანად ითვლებოდა. იგი განსაზღვრავდა არა მარტო ნავებობებისა და ექსპლუატაციის ღირებულების საკითხის სწორად გამოკვლევის, არამედ იძლეოდა უადრესად საჭირო მასალას შილეს კავკასიაში გზათა მომსვლის პროგრამის შემუშავებისათვის.

1906 წელის ოქტომბრის ბოლის გამოქვეყნდა ვლადიკავკაზის საზოგადოების ყოფილი მთავარი ინჟინრის ბუშქინაიკოვის ნაშრომი „შოზღვისპირეთისა და ხერთოდ კავკასიაში სარკინოვო ხაზის მშენებლობის საკითხისათვის“, ხოლო 1907 წლის იანვრის ბოლის გამოიყა ინჟინერ ვ. დ. ვურცელის ნაშრომი „კავკასიაში სარკინოვო გზების განვითარების საკითხის შესახებ“.

ანდინური პუშჩნიკოვა თავის ნაშრომში იყარვლებოდა შიშობა შავი ზღვისპირა სარკინებზე გზების მშენებლობის საკითხის განხილვაში.

ვლადიკავკასიის რკინიგზის დასაპროექტებელ ხაზს, რომელიც იწყებოდა სადგურ არსევრიდან, უნდა გაეღო ქალაქები: მაიკოპი, ტუაფსე, სოხუმი და შეერთებოდა ამიერკავკასიის რკინიგზას სადგურ ახალ სენაკთან. არსევრი-ტუაფსის ჩრდილოეთი მონაკვეთი სამუალებას იძლეოდა ვლადიკავკასიის რკინიგზით დაკავშირებულაწნ შე ზღვას.<sup>2</sup>

ტაოიერაფაული პარობების გამო ტუაფსიდან სოხუმამდე მივლს გაუოლებზე ხაზის გაყვანა უნდა მომხდარიყო პარდაპირ შავი ზღვის ნაპირზე.

რკინიგზის მშენებლობა არსევრიდან ტუაფსებზე და სოხუმამდე აუცილებელი იყო ზღვისპირა ქალაქებში პორტების მოსაწყობად. ამის გარდა პირველ რიგში ბატარა პორტები უნდა შექნალიყო სოჭში, შემდეგ კი - გულენჯიკში და ჯუბეში, რომლებიც ისე იქნებოდა მოწყობილი, რომ მათში შესვლა შეებლებოდათ შორეულ სანაოსნო ვეზებს. ამით ზღვისპირეთის მოახოვნოლებები დაკმაყოფილდებოდა.<sup>3</sup>

ამრიგად, პორტებს სამუალება ექნებოდათ მივლ ზღვისპირეთს ხასწრავით ურთიერთკავშირი დაეხარებინა ამიერკავკასიასთან, შიდა ვუბერნიებთანაც და შავი ზღვისპირეთის სხვა პორტებთანაც.

ზემოხსენებული ორი პორტის მოწყობაზე საერთო დანახარჯი 3-4 მილიონ მანეთს არ აღემატებოდა, მაშინ, როცა ინჟინერ პუშჩნიკოვის გამოანგარიშებით, ეიწრო ელექტრორკინიგზის მშენებლობას დასჭირდებოდა 35 მილიონი მანეთი.

აქედან გამომდინარე, ამიერკავკასიის რკინიგზის ქსელის შეერთება ქალაქ სოხუმთან ზეულებრივი სივანის რკინიგზით უნდა განხორციელებულიყო.

უკანასკნელი ათწლეულების განმავლობაში სამთო რკინიგზების მშენებლობისა და ექსპლოატაციის სფეროში მიღწეული ძვრები აუცილებლობას ქწინდა დაკმაყოფილებულიაწნაწნ „ტექნიკურ პარობებში ზოგიერთი ცვლილებებით“, რომლებიც შეიქმნა 1890-1892 წწ. ამ აზრს აზიარებდა აგრეთვე პროექტის ავტორი ფ. ფ. როუზველტი.

<sup>2</sup> А.Пушечников. К вопросу о постройке Черноморской и вообще желѣзных дорог на Кавказе. Тифлис, 1908, стр. 4.

<sup>3</sup> Е.А. Вурциль. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, Тифлис, 1908, стр. 7.



1890-92 წწ. პროექტში უნდა მომხდარიყო ძირეული ცვლილებები  
 ველა სეეროში განაკუთრებით კი:

- ა) გამტარუნარიანობის გადიდება 100%-ით;
- ბ) მატარებლების მოძრაობისათვის უსაფრთხოების შექმნა;
- გ) საექსპლუატაციო ხარჯებისთვის სერიოზული ვერაფრების მი-  
 ნიჭება;<sup>8</sup>

არმავირ-ტუაფისს შავი ზღვის მონაკვეთის თაობაზე ე. დ. ვერ-  
 ცელმა ასეთი მოსაზრება გამოიტყა:

1) ინჟინერ ბუშმენიკოვის დასკვნები წამყვანი გზის მშენებ-  
 ლობის შესახებ მეტწილად ვერდნობს არსებულ პროექტსა და ამ  
 ხაზის განსახლებისას ელადიკაჯაზის გზის მშრომელი ხაზო-  
 ვადოების განკარგულებით შედეგნილ პროექტს. ამის გარდა სამ-  
 მართვლო პროექტში შეტანილია ისეთი მადალი ფასები, რომლებიც,  
 ერთი მხრივ, ამტარებენ გზის გამტარუნარიანობას 25%-ზე მეტად,  
 ხოლო მეორე მხრივ, ზრდიან მწარმოებლების დანახარჯებს თითქმის  
 50%-ით;

2) ინჟინერ ბუშმენიკოვის იმავე ნაშრომის მიხედვით არმავირ-  
 ტუაფისს გზის აშენების შემთხვევაში მოსალოდნელი იყო 1 მილიონი  
 მანეთის სუეთა შემოსავალი.<sup>9</sup>

ამასთანავე, ე. ვერცელმა არ გააზიარა ინჟინერ ბუშმენიკოვის აზ-  
 რი ამის თაობაზე, რომ დაპროექტებული გზის მშენებლობა რამ-  
 დენადმე შეამკორებდა ელადიკაჯაზის გზის ქსელს, რასაც შეი-  
 ლებოდა ხაზინაზე უარყოფითად ემოქმედა.

აუცილებელი იყო გარკვეულიყო სარკინოზო გადაზიდვის ხან-  
 ვარძლიეობის შეტყარების სახელმწიფო-ეკონომიური მნიშვნელობა.  
 უკანასკნელი აწილედების სამშენებლო პრაქტიკა აჩვენებდა, რომ  
 სარკინოზო მუღრნიობის სისწორე არც დასაულეო ევროპის სახელ-  
 მწიფოებში, არც რუსეთში ძირითადი მიზნების მისაღწეეად არ  
 ფერხდებოდა მნიშვნელოვანი დანახარჯების აუცილებლობის გამო,  
 რაც საქიროსა რკინოგზების გასაყენად. ეს კი ამტარებდა ტვირთის  
 გადაზიდვისა და მგზავრების ვადაყენის დროს, თუმცა მოძრაობა  
 ახალ გზებზე თავიდან რეფულირებადი ვერ აჩნებოდა.

ტუაფესს ხაზზე მოძრაობის გახსნის ძირეულ წილებში ზარალი  
 ელადიკაჯაზის რკინოგზისათვის შეადგენდა 700.000 მანეთს. აქ არ  
 იყო გათვალისწინებული ის, რომ გზის ინტენსივობა გაიზრდებოდა

<sup>8</sup> Е.Д. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, с. 8.

<sup>9</sup> Е.Д. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, с. 9.





არსებული ქველს მნიშვნელოვან ნაწილზე ვრცელი და მდიდარი მასობის რკინიგზის გაყვანასთან დაკავშირებით.

ყოველივე ეს შეტყულებდა იმაზე, რომ სინამდვილეში უკიდურესი კაცების გზის არსებულ ქველზე მოძრაობის დროებითი შეშტორება არა მარტო ზარალის არ მოუტანდა ხაზინას, არამედ უსიკვდილეს დროში მოქმედ ქველზე მოძრაობა საგრძნობლად გაიზარდებოდა. რაც შეეხება ფინანსურ შედეგებს, შეიძლება ნათელი იყოს, რომ უახლოეს წლებში, მოსალოდნელი სურათა შემოსავალი 1.700.000 მანეთი იყო, წარმოების საერთო დანახარჯი კი 20.000.000 მანეთი.\*

არსებულ-ტუაფებს ხაზი საუკეთესო იყო: ერთი მხრივ, ხაზის სიკეთე აღინიშნება რაიონის ბუნებრივი სიმდიდრით, მეორე მხრივ, უნდა გავანალიზოთ ახალი შტო ტვირთბიძვის დანახარჯების შესაძარებად.

ამხელეტურად იგივე პირობებში იმყოფებოდნენ კაცების სხვა რაიონები.

სბარსკოის ხაზდვარზე, მდინარე არაქსის დაბლობზე, 200 ვერსის გაყოლებასზე, ნათესებისათვის გამოსადეგი ტერიტორია, დაფარული იყო ბრინჯის კულტურით.

მდინარე ხრამისპირა ვრცელი და მდიდარი დაბლობის კლასურებოდა სარკინიგზო ვლების მშენებლობასა და მოწყობას. კარის რკინიგზის ამტებასთან დაკავშირებით აქ ბრინჯის კულტურა საერთოდ გაქრა და შეიცვალა იგი შებამქრობითა და მუხილეობით.

ქ. დ. ვურცილის სამროში ღამბარაკია იმ დიდ მნიშვნელობაზე, რომელიც უნდა ქვიროდა კახეთის რეგიონს თავისი იშვიათი ბუნებრივი პირობების გამო, ისეთ მშარეში, როგორიცაა კაცებისა. სხვათა შორის, კახეთის ბევრ ადგილებში მოსახლეობა იმით საზრდობდა, რომ ხის ნახშირის დამზადება, რომელიც ხშირად უახლოეს სადგურებამდე რომ გადაეტანა, 60 ვერსი უნდა გაეღო.

ლუგანისა და მისლეს ვრცელი სტეპება, იმის გამო, რომ მდინარეული საფარი არ ქვიროდა, უკაცრიელ უდაბნოდ წარმოვიყვებოდა. მაგრამ ნიადაგის ხარისხი და კლიმატური პირობები ეშვარეშე ხდოდა იმის, რომ აქ შეიძლებოდა ესარა უმაღლეს კულტურებს და ის სტეპები უდაბნოდან უმაღლეს მშარედ გადაქცეულიყო.

იგივეს თქმა შეიძლება შავი ზღვის სანაპირო ზოლზე ნოვოროსიისკადან სოხუმამდე (რამდენიმე ასეული ვერსის მანძილზე).

\* E. I. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, стр. 10.



ამ ზღვისპირა მხარის გამოსაცემო სისტემის განვითარების მიზნით, ამ რეგიონში XIX საუკუნის ბოლოს და XX საუკუნის დასაწყისში მძიმე მდგომარეობაში იყო მრეწველობა.

საბრუნოს საზღვარზე მდინარის არაქმის გასწვრივ, ზანგზურის მხარაში არსებობდა მხოლოდ ერთი უმცირესი სახეობის საბადო, მაგრამ ქარსებში ერთი უფრო კოქსის ფასი 90 კაცი იყო.

ამ მხარეს შეუძლო რუსეთისათვის მიეცა საქართველოს სახელმწიფო, მიუხედავად მოთხოვნისა, უზრუნველყოფდა ქვეყნის ზანგზურის დროის განმავლობაში, ამასთანავე იყო ძვირფასი და უხვი მასალა ექსპორტისათვის.

ამერიკელების მოხატული აღნიშნულია, რომ კავკასიონის მთავარ ქედზე მყარი და მოსახერხებელი გზის უქონლობის გამო იყო იზოლირებული. აღსანიშნავია, რომ თბილისსა და ვლადიკავკასს შორის საუღელტეხილი გზის მშენებლობის შემდეგ მანძილი იქნებოდა 180 კმ-ი.

ზემოხსენებული რკინიგზის უქონლობა იწვევდა ამ მხარის მოსახლეობის გაღატაკებას, ხოლო ბევრ ადგილებში აგრარულ ვართულებებს ამასთან ერთად, შეუძლებელი იყო რაიმე პროგრესი ქვეყნის სოფლურ ცხოვრებაში.

საქართველოში გაბოძებული შექმნილიყო მიმოსვლის გზების ისეთი ქსელის საერთო პროგრამა, რომელიც დაკავშირებულა რუსეთის მხარის მოთხოვნებს. მსგავსი პროგრამის შექმნა დიდ სიმძნელებთან იყო დაკავშირებული. მხოლოდ მოსახლეობისა და მისი მოთხოვნების ზანგზური შესწავლა მოგვეცა ამა თუ იმ მწარმოებლობის განვითარების საშუალებას, მაგრამ ქსელის ცალკეულ უბნებზე ამის შემდეგაც შეიძლება დიდი სიმძნელები შექმნილიყო.

საერთაშორისო იყო ისიც, რომ კავკასიაში ქსელის განვითარება მოცემოდა საზღვრის მშენებლობასთან იყო დაკავშირებული. ასეთი მშენებლობები ყოველთვის ძვირი ყავებოდა, ამიტომ საქმეში არსებითი ცვლილებების შეტანა აუცილებელია აქ დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა ტექნიკურ მხარეს.

ბ. დ. ვურცელმა კავკასიის მეფისნაცვალს წარუდგინა იმ მთავარი სარკინიგზო ხაზების სია, რომლის ამშენებაც გარდაუვალი იყო.

- 1) კავკასიონის მთავარი ქედის უღელტეხილი თბილისის მამაროულებით;
- 2) არმეორო-ტუაშვი;

F 84111



### 3) კახეთის რკინიგზა;

მოსაზრებები, რომლებიც ედ. ვურცელს ქონდა წარმოდგენილი თავის ნაშრომში ტრასის გაყვანის დაპროექტების და გზების ექსპლუატაციის შესახებ ისეთ მაღალმოთხრობით, როგორც კავკასიაში, შიმშენლოვანი იყო.

არმაგირი-ტუაფსეს ხაზი სახელმწიფო შიმშენლობისა იყო, ანალოგიური დასკვნა შეიძლება გამოგვეტანა კავკასიონის მთავარ ქვებზე საუფლებლებლო რკინიგზის გაყვანის თაობაზე. ამ გზის მშენებლობაზე ვლადიკავკაზის გზის მშენებლობის სამსართველოს სასოფადოების გამოსაწვარიშებით 80 მილ. მანეთი დაიხარჯებოდა.<sup>1</sup>

ყოველივე ეს იმაზე მეტყველებდა, რომ ტუაფსეს გზაზე ფრანგების რაოდენობა საქმის სწორად დაფუძნების პირობებში, ბარველ რიგში მიმართული იქნებოდა სარკინიგზო სანარმოების დაარსებისადმი. შემდეგ კი რუსეთის ამ მდიდარი და ერცელი რაიონების სოფლის მეურნეობისა და მრეწველობისადმი.

აქვე აღსანიშნავია ამ რკინიგზების მესვეურთა იმერიული ზრახვები. ისინი ამბობდნენ, რომ რუსეთსა და კავკასიას შორის შვერთებსა საუფუძველი ნაკვარა თითქმის 200 წლის წინათ და მის განსამტკიცებლად ცოტა იყო გაკეთებული. ამიტომ, მათი აზრით, რუსეთის შიდა გუბერნიების კავშირის დამყარება გადაუღებელ საქმედ უნდა გადაიქცეულიყო, როგორც ეკონომიკური, ასევე პოლიტიკური და ისტორიული თვალსაზრისით.

<sup>1</sup> Е.Д. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, 23- 17.

ქახეთის რეგიონის მუნიციპალიტეტის პროექტში

1883 წელს ქახეთში გაეგზავრა ინჟინერი ი. ტიხონოვი „იმ ადგილების გასასინჯად, სადაც რკინის გზამ უნდა უნდა გააბროს თუ ენიეროსა ამ გზის კახეთზედ გაყვანა გადაწყდა“<sup>1</sup>.

1883 წლის 2 ოქტომბერს მოავარაძოებულ თ. დონდუკოვ-კორსაკოვთან მიწვეულნი იყვნენ გუბერნიის მარშლები და თავადაზნაურობის წარმომადგენლები კახეთის რკინიგზის გაყვანის თაობაზე განხილული იყო ორი ძირითადი საკითხი: 1) რომ ქახეთში უცხოელად გაეყოფეს შტო რკინიგზისა და ეს მიწებიერი შიარე გაეყოფებოდა არ დარჩეს; 2) რკინიგზაზე შემოირდეს ტარიფი, რადგან ბევრნი საჭიროებს ურმით ზიდვას ამჟობინებენ.<sup>2</sup>

1883 წლის ოქტომბერში თბილისში სამოედინენ იმერეთის გზათა მინისტრი გენერალ-ადიუტანტი პოსიუტი და სახელმწიფო ქონების მინისტრი ა. ოსტროვსკი.

თბილისის რკინიგზის სადგურში გუბერნიის მარშალმა გზათა მინისტრს წარუდგინა დებუტაცია შემდეგი შემადგენლობით: გენერალ-ლეიტენანტი ნ. ზ. ქაეჭავაძე (დადესტინის მსაროფელი), გენერალ-ლეიტენანტი ივ. ვ. აბლახვარია, გენერალ-ლეიტენანტი ალექსანდრე დ. ზაგრაივი; ულიოველ-ადიუტანტი ივ. ორბელიანი. აგრეთვე ასე ანდრონიკაშვილი, დ. ქაეჭავაძე, ი. ნ. ქაეჭავაძე, ალექსანდრე თელავისა და თბილისის მაზრის უფროსები ნიკოლოზ და ვრახტი ჩილიყაშვილები.

თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა უპირილესად სიხოვდა მინისტრს ეშუამდგომლა იმერატორთან, რათა კახეთი შეერთებოდა თბილისის რკინიგზით.

გზათა მინისტრმა უსახუბა დებუტაციას შემდეგი: „მე ნამდვილად არ შემოძლიან დავამბედლოთ, რომ თქვენი თხოვნა შესრულდება. მე თვითონ თანადუგრომობ თქვენს თხოვნას და თვითონ მოავრობაყ დარწმუნებულა, რომ კახეთის შესაერთებელი რკინიგზა საჭიროა, მაგრამ ვერ მოავრობისაგან უსაჭიროესად ცნობილია ნოვოროსისკისა და პეტროვსკის რკინიგზების მშენებლობა. მე ძალიან მოხარული ვიქნები თუ შედეგადები და ეს ამბავი ხუთ-ექვს წელიწადზე უფრო ადრე მოხდება“<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> „გაზ. დროება“, №178, 1883 წ.

<sup>2</sup> „გაზ. დროება“, №193, 1883 წ.

<sup>3</sup> „გაზ. დროება“, №196, 1883 წ.



მასუკან ვხათა მინისტრმა მიმართა ნ. ჭავჭავაძეს და უთხრა „ამჟამად კახეთა ვერ ვინაბულე იმეტომ, რომ იგი დიდი ხანია თავისი სიკეთით და სიმდიდრით ცნობილი და განთქმულია შიგნით რუსეთში. წყენ იგი აღწერილობითაც ვაყეთ და იმ გამოკვლევითაც, რომელიც ამ საგანზედ ჩვენ არხიყებთა“.<sup>11</sup>

ამრიგად ვხათა მინისტრის სატყუებლად კარგად ჩანს, რომ კახეთის რკინიგზის გაყვანაში თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობაზე უფრო მეტად დიანტერესებული იყვნენ იმპერიის შიდალ ემულონებში, რადგან რკინიგზა იქნებოდა კახეთის ბოლომდე კოლონიურად ათვისების საუკეთესო ობიექტი.

ამ ფაქტს მაშინვე გამოიხმურს ილია ჭავჭავაძე „საგანი იმოღვრა სიგრძე-სიგანისა, იმოღვრა რთულია და ზოგაერთითა მიზეზთა გამო, იმოღვრა შეკრძმულია და შინ-შეკუცილი, რომ მის გამოსაცლელად ხანგრძლივი დავარება უნდა; უნდა ბუყათა, მყოფნი და თავიდან ფეხებამდე მართლ-გამჭერეტაჲ თვალი“<sup>12</sup>. წერდა ის.

ილია ჭავჭავაძე აღნიშნავდა, რომ კახეთის რკინიგზის გაყვანისათვის აუცილებელი იყო ორი რამ „ერთი – საბუთები ტენიკურია, რომელნიც ინგინერებისაგან მოიპოება და მეორე – სტატისტიკური და ეკონომიკური, რომელთაგანაც ზოგნი ათასგან აქა-იქ გაფანტულნი არიან და ზოგნი ახლად შესაკრებნი“.<sup>13</sup>

ილია ჭავჭავაძე დიდ ყურადღებას უთმობდა ფოთი-მაქის რკინიგზის გაყვანას, რომ ამ რკინიგზამ შეაერთა ორი ზღვა, დიდი პაზარი გაუხსნა ამორკავასის, მდგრამ აღაზნის ევლი შორის დასტოვა და ამით დაამორა იგი არა მარტო რუსეთს, არამედ თბილისსაც.

ილია ჭავჭავაძე აუცილებელ წინშეშეშელობას ანიჭებდა კახეთში მოგვანილი არა მარტო დენის, არამედ სხვა სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების გატანას რუსეთში. ის წერდა „კახეთის შეუძლიან გაუბღვეს დენით თიბჭის მიჯლს რუსეთსა, რომელიც მადლიონებს ხარჯავს საზღვარგარეთის დენროების სასოფლად და ამ სახით მადლიონები შინიდან ვარეთ გადის“.<sup>14</sup>

ილია ჭავჭავაძეს მაშინდა, რომ მხოლოდ რკინიგზის გაყვანის შემდეგ შეიძლებოდა კახეთში ეკონომიკური აღორძინება, რასაც ბელს შეუწევობდა ამ მხარის ბუნებრივი სიმდიდრე.

<sup>11</sup> ვახ. „დროება“; №198, 1883 წ.

<sup>12</sup> ილია ჭავჭავაძე, ტომი VI, თბილისი, 1987, გვ.404

<sup>13</sup> ილია ჭავჭავაძე, თბილისი, ტომი V, თბილისი, 1987, გვ. 407.

<sup>14</sup> იქვე, გვ. 408.

1892 წლის 15 ივნისს პეტერბურგში განიხილეს თბილისის ავადანაურობის პირველი მოთხოვნა, რომელიც მიმდინარეობდა გზათა მინისტრის მინისტრის ივანკოვის თავმჯდომარეობით, ესწრებოდნენ აგრეთვე სამხედრო, ფინანსთა სამინისტროებს და სახელმწიფო კონტროლის წარმომადგენლებს. აქ იტყვა, რომ კახეთის რკინიგზა სასურველი და სასარგებლოა არა მარტო ამ შარისათვის, არამედ საერთოდ იმპერიისათვის მუხედვად მისა, სახელმწიფო ხაზინამ უარი იტყა მის დაფინანსებაზე<sup>15</sup> ამის შემდეგ თბილისის თავადანაურობამ მრავალი წარდგინება გააკეთა, მაგრამ მოაეროხა მის უარყოფდა ერთი და იგივე მიზეზით: საქმის თანხების უქონლობით, რაც გამოსწვეული იყო ფინანსური კართულებებით. მაგრამ ამ წარდგინებებს შედეგად ის მარცხ მოჰყვა, რომ კახეთის რკინიგზის აუცილებელი ამუშების ფაქტი აღიარა სახელმწიფო ხელისუფლებამ.

1893 წელს თბილისის თავადანაურობის სახსრებით და ინჟინერ პუშჩნიკოვის ხელმძღვანელობით შედგა ვაწრო რკინიგზის პროექტი სადგურ ნეთოლუდიან თელავამდე იგი მიემართებოდა მარტყოფის, წორიის გადასასვლელთ საგარეოზე გაეღოთ, ჩაღებების გადასასვლელთან მარჯვნივ ტოვებდა სიღნაღს, ეშვებოდა აღაზნის დაბლობზე და მოაერებოდა თელავთან. ეს ვარიანტი ცნობილია სამხრეთის (თავადანაურული) მიმართულების სახელწოდებით.<sup>16</sup>

ამრიგად, მოაეროხა შეუდგა თბილისიდან თელავამდე რკინიგზის პროექტის შედგენას. ვნათა მინისტრის მინისტრის ბრძანებით 1897 წელს კახეთში მიღწეული იქნა ინჟინერი რომანოვი, რომელმაც პუშჩნიკოვის პროექტი გადასინჯა და მიზანშეწონილად ცნო მისი განხორციელება. იღონდ 1893 წელს შედგენილ პროექტში ათრისა და აღაზნის გადასასვლელი გადაწვეული უნდა ყოფილიყო აღმოსავლეთით პრასიანის მდამობებში. ამ შემთხვევაში სიღნაღი რჩებოდა რკინიგზიდან მარცხნივ, ღვიანდვი მიემართებოდა აღაზნის დაბლობზე შინარის დაბების პარალელურად. ხაზი შეიძლება გაგრძელებულიყო თელავიდან ასპეტამდე პროექტის ამ ვარიანტის ვარდა, იმავე 1897 წელს ინჟინერმა რომანოვმა შეიმუშავა ახალი ვარიანტი, რომლითაც საქობისთან მისასვლელი კვადებოდა არა ნეთოლუდიან, არამედ სადგურ სოლიუ-ბულაბიდან (თბილისიდან აღმოსავლეთით 47-ე კილომეტრი).<sup>17</sup> ამ პროექტით რკინიგზის სიგრძე 184 კილომეტრი იქ-

<sup>15</sup> სვეთა, გვ. 187, აღწ. 1, სტ. 53, ფურც. 2.

<sup>16</sup> სვეთა, გვ. 287, აღწ. 1, სტ. 53, ფურც. 3.

<sup>17</sup> А. Романов. К воному варианту Кавказской железной дороги, Тифлис, 1903, гл. 14.

ნებოდა. მის ამწუნებას სჭირდებოდა 11.650.247 მანეთი, რაც კილომეტრზე 63.486 მანეთს შეადგენდა.<sup>16</sup>

1899 წელს თავადმა ნ. დ. ჭავჭავაძემ და ინჟინერმა კ. ნ. სამხერგმა თხოვნით მიმართეს გზათა მინისტრისა და ფინანსთა სამინისტროებს ჩამოყალიბებნათ კახეთის რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საზოგადოება. ისინი მხარს უჭერდნენ კახეთის რკინიგზის ე. წ. ჩრდილოეთ მიმართულებას, რომელიც თავადისწინებდა ხაზის მშენებლობას ზემო აჭკალიდან თიანეთის გადასასვლელით თელავამდე და ზღინალამდე რკინიგზის ეს ხაზი გასდევდა არაგვის დაბლობს, კვიდა წყალსაცავს არაგვსა და იორს შორის ანატანისკის (დღეი მარჯლისის) გადასასვლელით, აგრეთვე წყლის მასის მდინარეებს აღაზანსა და იორს შორის უკუღმართის გადასასვლელთან. გზა დაპროექტებული იყო 80 კილომეტრის სიგრძეზე აღაზნის დაბლობზე გავლით და მოაგრდებოდა აღმოსავლეთით სოფელ საქობოსთან. მოვეიანებით ინჟინერმა რომანოვმა აღიარა, რომ ჩრდილოეთი მიმართულება თიანეთის გადასასვლელით უფრო სსარგებლო იქნებოდა ეკონომიკური თვალსაზრისით. ორი სხვა მიმართულება – უფრო სამხრეთი სოფლებულაზიდან პრახიანის გადასასვლელით, რომელიც გამოიკვლია ინჟინერმა რომანოვმა, და სამუდაო, რომელიც გამოიკვლია თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ სადგურ ნაყოლუღიდან ჩალაუბნის გადასასვლელით თელავამდე – ნაკლებ პერსპექტიული იყო, რადგან სანამ რკინიგზის ხაზი მივიდოდა ნაყოლურ და მდინარე კახეთში, დიდ მონაკვეთზე გადასასვლელულებამდე უნდა გაეარა დარობი და მცირერიცხოვანი მოსახლეობით დასახლებული ადგილები, როდესაც კ. ნ. სამხერგის მიერ შემოთავაზებული ჩრდილოეთი მიმართულება 30-50 კილომეტრის გავლის შემდეგ მაშინვე მოხვედბოდა აღაზნის დაბლობზე და მოემსახურებოდა მთელ კახეთს, როგორც ჩრდილოეთის ასევე სამხრეთს.<sup>17</sup>

1900 წლის 21 იანვარს რკინიგზების მშენებლობის კომისიის სხდომაზე მიღებულ იქნა დასკვნა, ამის თაობაზე, რომ ჩრდილოეთის მიმართულება აკმაყოფილებდა ყველა მოთხოვნას. რომლებიც კ შეიძლება ამ შტოს მიმართ წარდგენილიყო. კომისია მიუთითებდა, რომ შეიძლება შემეიარებულიყო მიმართულების დარბებულებაც (13.850.000 მან.) თუ საერთოდ გამოინახებოდა მშენებლობის ფინანსურა შესაძლებლობანი. ისიც ითქვა, რომ შემოსავალს გაზრდილ

<sup>16</sup> სკსსა, ფ. 287, ადწ. 1, საქ. 53, ფურც. 3.

<sup>17</sup> Журнал комиссии о новых железных дорогах. По вопросу сооружения Кавказской ж. д. Заседание 21 января 1900 г., С.-П., 1900, гл. 7.



ტარიფებზე შექმნილი დაუფარა არა მარტო სასწრაფო გადასახადების არამედ ობლიგაციების კასიტალი (5%-ზე განცარიშებით) და ზოგიერთი დივიდენდები აქციონერების სასარგებლოდ. არსებული ტარიფების შემსუფთგავში კი გზის შემოსავალი საკმარისი არ იქნებოდა სასწრაფო გადასახადებისა და სობლიგაციო კასიტალის დასაფარავად და ხაზინა აძულებული გახდებოდა, კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისათვის დახმარების სახით დამატებით გამოეყო 205.000 მანეთი. ასევე სხდომამ ნება დართო ნ. დ. ჭავჭავაძეს და კ. ნ. სიმბერგს დაეარსებინათ კახეთის რკინიგზის საზოგადოება და მოეხსათ საქართვეო სახსრები რკინიგზის გასაყვანად.<sup>10</sup>

გაეკასიის მოავარმართებელმა თავადმა ვოლოცკისმა და მოავარმართებელის წარმომადგენელმა სამოქალაქო დარგში სანდრიგალომ 1900 წლის 21 იანვრის სხდომის გადასცეს თავიანთი დაცემები, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობა კ. ნ. სიმბერგის პროექტით აუცილებელი ბირობა ამოურკვეკასიის ეკონომიკური შვეფომარობის გაყენსადებისათვის. მეგრამ გზის მშენებლობა საქობილვე მიზანშეუწონელია, რადგან იგი ვერ დააკმაყოფილებს ამ მხარის ინტერესებს, ვერ მოქმსახურებს საოფლო-სამეურნეო კულტურებით მიღარ საქმადლის ოლქსო. ისინი სასურველად მიიჩნევენ კახეთის რკინიგზა მოსყალში მანკე ვადრბელეზულიყო სადგურ ველასამდე.<sup>11</sup>

ავგილოსბრდებს თავდაზნაურობამ, რომელიც აქამდე ამტკიცებდა, რომ კახეთის რკინიგზის გაყენა სხვა მამართლებათ – თბილისიდან მიდარე ორის დამლობის ვაელით და ჩალაუნჩის ვადასასვლელით უნდა განხორციელდესო, წინადაბმევი გამოიყდა მოავარმართებლის წინამე სიმბერგის მიერ შემოთავახებულ პროექტისა. „თავდაზნაურობის ასეთი მოქმედება შოილოდ ამუხრუტებს ამ მნიშვნელოვანი მშენებლობის დაწყებას, რადგან მათ არც ერთი რეალური წინადადება არ წამოუყენებიათ კახეთის რკინიგზის მათივე არჩეული კარიანტის განსაბორციელებლად და აბევე საწარმოს ასათვისებლად“. – წერდა კ. სიმბერგი.<sup>12</sup>

1903 წლის დეკემბერში აბალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიის სხდომაზე განახილეს სიმბერგის მოთბოენა იმის თაობაზე, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საობლიგაციო კასიტალი-სათვის სახელმწიფოს მიეცა თავისი ვარანტები. აბევე სხდომაზე

<sup>10</sup> ხესმა, ტ. 287, აღწ. 1, სკვ. 53, უფრე. 4.  
<sup>11</sup> E. L. Vurshva, K вопросу o razvitiu putей soobsheniya na Kavkaze, 33. 17.  
<sup>12</sup> Журнал комиссии о новых железных дорогах; по вопросу сооружекия Кахетинской ж. д. Заседание 21 января 1900 г., 33. 7.



ცნობილმა ნათობმწარმოებლებმა ბარონმა ა. ა. გუკინმა და ა. ა. გარტმანმა მიანიშნეს, რომ უმოკლესი შესაერთებელი გზა კახეთისა თბილისთან გომბორის გადასასვლელია. კახეთში ამ მიმართულებით არის კავკასიის ნათობის მნიშვნელოვანი საბადოები და რკინიგზის ხაზის გაგრძელების სხვა პროექტებმა შეიძლება მომავალში კახეთის ნათობის მრეწველობის შეფერხება გამოიწვიოს. კომისიამ გაითვალისწინა ნათობის ახალი საბადოების მნიშვნელობა იმპერიის ეკონომიკისათვის, აღბრა შეუძღვომლობა მოაერობის წინაშე, რომ 1904 წლის ზაფხულში გამოეყო დამატებითი სახსრები როგორც ჩრდილოეთის, ასევე გომბორის მიმართულებით რკინიგზის მშენებლობისათვის, მაგრამ ამავე წელს დაწყებულმა რუსეთ-იაპონიის ომმა ხელი შეუშალა კომისიის ამ დადგენილების განხორციელებას.<sup>23</sup> ამის შემდეგ ინჟინერ სიმბერგის თხოვნას – საობლევაციო კაბეტაღისათვის მიეცათ სახელმწიფო გარანტიები – ფინანსთა სამინისტრომ უარყოფითად უპასუხა. მოტივი ყოველთვის ერთნაირი იყო, რომ კახეთის რკინიგზას აქვს მხოლოდ ადგილობრივი მნიშვნელობა და არა სახელმწიფო-ეკონომიკური. ამათ ინფორმაციას რკინიგზების დებარტამენტში აგზავნიდნენ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის წარმომადგენლები, რომლებიც ვერ შერიგებოდნენ იმ აზრს, რომ მოაერობა არ დაეთანხმა მათ რეკომენდაციებს კახეთში რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით გაყვანის შესახებ, ვერ შერიგებოდნენ, რომ მოაერობამ გამოთქვა მოსაზრება ჩრდილოეთის მიმართულების სასარგებლოდ. თბილისის თავადაზნაურობა ამტკიცებდა, რომ კახეთის რკინიგზა მხოლოდ ადგილობრივი მნიშვნელობისაა, რათა მოამარაგოს თბილისის სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტებით.<sup>24</sup>

კახეთის რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით გაყვანით დაანტერესებული იყო ადგილობრივ თავადაზნაურთა მკარე ნაწილი, მაგრამ მათ სჭონდათ როგორც მფლობელობით, ასევე გვარიშვილობითი გავლენა. ეს გავლენა იქიდანაც ჩანს, რომ მიუღი თიანეთის მაზრა და თელავის მაზრის დასავლეთი ნაწილი თავადაზნაურობის პროექტის მიხედვით რკინიგზის გარეშე ჩნებოდა, რადგან მაგისტრალი მხოლოდ თელავამდე მიდიოდა. კახეთის რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით გაყვანაში დაანტერესებული იყო აგრეთვე თბილისის ეპიტრების დიდი ნაწილი, რომელსაც სურდა, რომ კახეთიდან მოსული პროდუქტები პირდაპირ არ წასულიყო გასაღების ბაზრებზე, არამედ გავარა თბი-

<sup>23</sup> Журнал Комиссии о новых железных дорогах; по вопросу сооружения Кавказской ж. д. Заседание 15 декабря 1909 г., С.-П., ст. 2.

<sup>24</sup> სვსს, ტ. 287, აღწ. 1, ს. 53, უ. 4.

ღლის სწავლებში ფელა ამ მიზეზად გამოძინარე ადგილობრივ ხელისუფლებასზე სურდათ დიდი ზეგავლენა მოეხდინათ, რათა კახეთის რკინიგზა სწორედ სამხრეთ მიმართულებით გაეყვანათ.<sup>25</sup> ამასთან ერთად თბილისში გავრცელდა აზრი, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის დაწყებას ხელს უშლიდნენ მხოლოდ კონცესიონერები, რომ კონცესიები გადაცემული ჰქონდა თბილისის თავადაზნაურობას, რომელმაც უკვე გამოსხა ფულადი სახსრები ცველიანარად მომგუბანი ამ გზის მშენებლობისათვის, რომ თავადაზნაურობას მთავრობამ აღუთქვა საბოლიგაციო კასიტალის სახელმწიფო გარანტიები, მაგრამ კონცესიონერები უარს ამბობენ ათვისონ ამ სწარმის წმადლოთი მიმართულეს, როგორც ტექნიკურად გაუმართლებელი და ა.შ.<sup>26</sup> მეფისნაცვალთ ჩამდენჯერზე შეხვდა თავადაზნაურობის წარმომადგენლებს და ადგილობრივ მოსახლეობას და ისევე, როგორც მისი წინამორბედი, დეიხანმა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სწრაფად დაწყებას. მეფისნაცვალმა ვასცა ბრძანება, შეუდგინათ კომისია, რომელიც განიხილავდა ამ საკითხს, მაგრამ რადგან არ იყო ფრანსურთი საშუალება, რათა ძირუელად შეესწავლათ ზეგადახევა მიმართულებები, კომისიამ ადგილზე მადღინა ჩამდენიზე ბაროუნება შემოთავაზებელი მიმართულებების შესასწავლად. წარგზავნილებმა გადასახედელებთან მოახდინეს ბარომეტრული გაზომვები და მებუთე დღეს დაბრუნდნენ თბილისში. ამ მოვზურობისა და ბარომეტრული გაზომვების საუბუბელზე კომისიის წევრებმა მეფისნაცვალს მოახსენება, რომ ერთადერთი მოსაღები მიმართულება კახეთის რკინიგზისათვის სამხრეთი (თავადაზნაურული), რადგან ზევა მიმართულებებით რკინიგზის ზახის გაყენა მრავალ ტექნიკურ გართულებას გამოიწვევს.<sup>27</sup> თხუდმბღუანელა რა კომისიის ამ დასკვნებით, მეფისნაცვალმა, რომელსაც დიდი სურვილი ჰქონდა დროულად გაეყენა კახეთის რკინიგზა, აღძრა შეამდგომლობა გზათა მიმობღლის სამინისტროში და მოთხოვა: 1) ადგილობრივ თავადაზნაურობას მისცემობა კონცესიები კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის; 2) დამტკიცებულო რკინიგზის სამხრეთი (თავადაზნაურული) მიმართულება; 3) მთავრობის გარანტიები მისცემობა კახეთის რკინიგზის საბოლიგაციო კასიტალს.<sup>28</sup>

<sup>25</sup> „გაზ. ადვრთა“, №152, 1893.

<sup>26</sup> სენსა, ტ. 287, აღწ. I, ს. 35, ტ. 4.

<sup>27</sup> იქვე, ფურც. 3.

<sup>28</sup> სენსა, ტ. 287, აღწ. I, ს. 35, ფურც. 6.

გზათა მიმოსვლისა და ფინანსთა სამინისტროების ასევე დამო-  
 კიდებულებამ ის შედეგი გამოიღო, რომ ინჟინერ კ. ნ. სიმბერსს,  
 რომელსაც უკვე შეგროვებული ქონდა საჭირო კაპიტალი, ამასთანავე  
 მიღებული ქონდა ფინანსთა მინისტრის პირადი დამარცხ-  
 საობლივაციო კაპიტალის სახელმწიფო გარანტიებზე სახელმწიფო  
 საბჭოს II დეპარტამენტში, უარა ეთქვა აქედან გამოძიებარე კონ-  
 ცესიონერებსა დაკარგვებ უფლებები თავიანთ კონცესიებზე შემო-  
 ქმულიდან ჩანს, რომ კონცესიონერებსა ვადამჭრელი ღონისძიებები  
 მიიღეს კახეთის რკინიგზის მშენებლობის განხორციელებისათვის,  
 მაგრამ საერთაშორისო ბაზრას მძიმე პირობების გამო, რაც გამოწ-  
 ვებული იყო მიუღია რიგი პოლიტიკური მოვლენებით (ინგლის-ბურჯის  
 ომი, ბოქსიონერების მოძრაობა, რუსეთ-აპონიის ომი, 1905-07 წწ.  
 რევოლუცია და სხვ. ვერ მოხერხდა საჭირო კაპიტალის რეალიზაცია  
 კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის. დანახა რა ასეთი მდგო-  
 მარობა, თვითონ მთავრობამ გამოსცა ახალი კანონი 1905 წლის 12  
 ივლისს „რუსეთში რკინიგზების მშენებლობაში კერძო კაპიტალის  
 გამოყენების შესახებ“. ამ კანონით იმ რკინიგზის მაგისტრალებს,  
 რომლებსაც ქონდათ სახელმწიფო-ეკონომიკური მნიშვნელობა, ეძლე-  
 ოდათ შეღავათები, მათ შორის საობლივაციო კაპიტალის სახელ-  
 მწიფო გარანტიები.<sup>29</sup> ყოველივე შემოთქმულიდან კარგად ჩანს, რომ  
 ექსპლუატაციის დროს კახეთის რკინიგზის შექმნა გარკვეული  
 მოგება მიეცა აქციონერისათვის და ქონდა იმის გარანტია, რომ  
 გადაეხადა სულთა მოგებიდან ზრდის პროცენტი და ვესტუშობინა  
 მშენებლობაზე დახარჯული კაპიტალი, რომ საობლივაციო კაპი-  
 ტალზე სახელმწიფო გარანტიების ვაკემა აღნიშნულ მომენტში მხო-  
 ლოდ ფორმალურობაა, რასაც კაპიტალისტებისათვის არსებითი წინა-  
 აღმდეგობები არ უნდა გაეწია. მეორე მხრივ, თავისი თანრიგით ეს  
 გზა განეკუთვნებოდა იმ ვზებს, რომლებზეც ვრცელდებოდა 1905  
 წლის 12 ივლისის კანონით დამტკიცებული შეღავათები, რადგან მის  
 მშენებლობას აუცილებელი სახელმწიფო-ეკონომიკური მნიშვნელობა  
 გააჩნდა.<sup>30</sup> კახეთის რკინიგზის ეს მნიშვნელობა იმაში მდგომარეობს,  
 რომ მისი მშენებლობა განვითარებდა ადგილობრივი პროდუქტების  
 წარმოებას, რომლებიც დიდი რაოდენობით შემოქმონდათ იმერეთში  
 სახელეარგარეთოდან, ის გამოიწვევდა სახელმწიფო საეკონომიკური ბაღანის  
 გაუმჯობესებას, შეამკარებდა საქონლის შემოტანას რუსეთში.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> ვაზ. "Кавказ", №259, 1904.

<sup>30</sup> წესბა. ფ. 287, I, სპ. 53, ფურც. 5.

<sup>31</sup> Пояснительная записка инж. Симберга К.Н. к северному варианту Кавказ-  
 ской вост. Тифлис, 1904, გვ. 4-5.

უწრო ადრენ, ედრე ნ. დ. ჭავჭავაძეს და კ. ნ. ხაბურავს უარს ეტყობოდა საზოგადოების დაარსებაზე, 1903 წელს ინჟინრმა ვ. ადრიანოვმა მოითხოვა, მისთვის გადაეცათ კონცესიები, რათა ინჟინერ პეშენიკოვის პროექტის (1893 წ.) მიხედვით აკონსტრუქციონირებინა რკინიგზა საქაბაღის წამლვით. ვ. ადრიანოვის პროექტით რკინიგზის მშენებლობა უდებოდა დაახლოებით 14.200.000 მანეთი. 1903 წლის 3 დეკემბერს რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტის დირექტორმა ე. ციგლერმა წერაღი გაუგზავნა ვ. ადრიანოვს, სადაც აღნიშნავდა: „ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიამ ფურადღებით განიხილა თქვენი წინადადება, რათა შეეწყნათ საექსპლოატაციო საზოგადოება რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციისათვის, რკინიგზისა, რომელიც დააკავშირებს კახეთს ანკერაჯაკის რკინიგზასთან. მაგრამ კომისიამ გამოიტანა ერთგულად დასკვნა, რომ თქვენს მიერ შემოთავაზებული მონაცემბა, როგორც სამშენებლო კაპიტალის დარქებულესა, ასევე შემოსავალი დაპროექტებული გზისა ვერ აკმაყოფილებს დღევანდელ მოთხოვნებს. ფინანსთა სამინისტროს საქმეთა მმართველმა, გავიწრო რა თქვენს პროექტს, მოიწონა კომისიის გადაწყვეტილება“.<sup>10</sup>

1907 წლის 14 თებერვალს ვ. ადრიანოვმა კვლავ მიმართა რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტის დირექტორს, სადაც აღნიშნა, რომ „სწორედ ახლა უნდა გამოინახოს საქართ თანხები და სწრაფად დაიწიოს კახეთის რკინიგზის მშენებლობა, რადგან დადგა დიდი უზუსტურობის ხანა ინჟინრებისათვის ორენბურგ-ტამბუქტის, მოლოგო-სეფლუცკის, პეტერბურგ-ვატკის რკინიგზების მშენებლობის დამთავრებისთან დაკავშირებით“.<sup>11</sup> 1907 წლის 22 თებერვალს ადრიანოვის თხოვნა ე. ციგლერმა გადმოუგზავნა მეფისნაცვალს თბილისში.

1907 წლის 6 მაისს მეფისნაცვლის სასახლეში მიხვე თავმჯდომარეობით გამართა საგანგებო სხდომა, რომელსაც ესწრებოდნენ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წინამძღოლი ვ. ა. ხვარატიონ-დავითოვი, თავადაზნაურთა წარმომადგენლები ი. ს. ჭავჭავაძე, ა. ზ. ანდრონიკოვა, მეფისნაცვლის თანამშენე და კანცელარიის დირექტორი ა. ჭერნიავსკი, ინჟინრები: ვერცელი, ნოვოშისკი, ბუტტეკო. სხდომის ძირითადი მიზანი იყო სასწრაფოდ მოეთათბირებინათ, რათა დაწყებულიყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობა. მეფისნაცვალმა განაცხადა, რომ ამ საქმითან დაკავშირებით ის სავსებით ენდობა ვახვარტიონ-დავითოვს.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Адрианов, О проектах Кахетинской железной дороги, М., 1907; стр. 14.

<sup>11</sup> Г. Адрианов, О проектах Кахетинской железной дороги, стр. 15-16.

<sup>12</sup> ხეხა, ტ. 286, აღწ. I, სკ. 968, ტ. 44-45.

1907 წლის 23 ივნისს ვ.ა. ბაგრატიონ-დავითოვი მოხსენებით ბარათი გარეზღვნა მეფისნაცვალს, სადაც ისევ დაადსტურა კახეთის რკინიგზის სამხრეთი (თავდაზნაურული) მიმართულების უპირატესობა სხვა შემოთავაზებულ პროექტებთან შედარებით და სისხვა, კვლავ გამოიყო კომპეტენტური კომისია, რომელიც ადგილზე საბოლოოდ შეისწავლიდა კახეთის რკინიგზის როგორც ჩრდილოეთ, ასევე სამხრეთ მიმართულებას, რისთვისაც თავდაზნაურობა საკუთარი ხაზსრებიდან გაიღებდა 700 მანეთს. 1907 წლის 18 ივლისს მეფისნაცვალის განცხადებით გამოატყვევს ბრძანება №15087: „თქვენი აწ 23 ივნისის მოხსენებით ბარათის საფუძველზე მეფისნაცვალმა საქმიანოდ ჩათვალა კვლავ გამოიყო კომისია თანეთისა და გომბორის გადასასვლელების შესასწავლად, რათა საბოლოოდ დამთავრდეს კახეთის რკინიგზის დაპროექტება. კომისიაში შევიდნენ: თავმჯდომარე, მეფისნაცვლის ტექნიკური სამმართველოს ინჟინერი გურჩინი და წევრები.“<sup>35</sup> ამერკავკასიის რკინიგზის სამმართველოდან ინჟინერი იაკოვინი, კავკასიის ოლქის კავშირგაბმულობის მმართველოდან თავადი ანდრონიკოვა, კავკასიის სამხედრო ოლქის სამხედრო ტოპოგრაფიული კორპუსის პოლკოვნიკი პერვასი და ულუზანუჯულფის რკინიგზის მშენებლობის უფროსი ინჟინერი ვერცელი“.<sup>36</sup> კომისიამ კვლავ დაადგინა ჩრდილოეთი მიმართულების შესწავლისას ტექნიკური სიმკვლეები და უპირატესობა მანიჭა სამხრეთ მიმართულებას ნალაუბნის გადასასვლელით (საკითხის ღრმად შესწავლას, როგორც ქვემოთ დავინახავთ, მიყვარათ იმ დასკვნამდე, რომ მოავარი მიზეზები სიმკვლეებისა, რომლებიც არსებობდა მრავალი წლის განმავლობაში კახეთის რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებით, გამოძინარეობდა იქიდან, რომ ხარვეები საწარმოსა და გზის ექსპლუატაციაზე იმ საბით, როგორც ეს შემოთავაზებული იყო კერძო წარმომადგენლების მიერ, არ შეიძლებოდა დაფარულიყო იმ შემოსავლებით, რომლებიც იქნებოდა უკიდურეს შემთხვევაში მოძრაობის გასსნის პირველ წლებში. ასეთ პირობებში თუ საწარმოს ობლიგაციებს არ მიეცებოდათ სახელმწიფო გარანტიები, მათ ათვისებაზე ფიქტი ყოველგვარ საფუძველს მოკლებული იყო. ეს გარანტიები გზის აშენების შემთხვევაში უნდა გამოხატულიყო ხაზინის მხრიდან 1,5 მილიონი მანეთით, რაც აყვარებდა საკითხის დადებითად გადაწყვეტას.<sup>37</sup>

<sup>35</sup> სვსსა, ფ. 186, აღწ. 1, საქ. 968, ფ. 45;

<sup>36</sup> სვსსა, ფ. 13, აღწ. 2, საქ. 237, ფურც. 1-7.

<sup>37</sup> Е.Д. Вурцель, К вопросу о постройке Кавказской железной дороги, Тифлис, 1907, с. 5.



ტექნიკური მოწყობები, რასაც ვერდნობოდნენ ვერბო წარმომადგენლები, გადმოცემულია შემდეგი სახით: ინტენერა ადრინორე უპირველეს ყოვლისა, გამოდიოდა ამ ძიების შედეგებთან, რომლებიც წაატარა ინტენერმა ქუმენიკოვმა და გადაამოწმა ინტენერმა რომანოვმა. ეს მოწყობები შეიძლება ჩავთვალოთ დამსკანოვილებლად, რადგან ორივე შემთხვევაში ძიებანი მიმდინარეობდა ამ პირობებში, რომლებიც უსასუხებდა ამ პროექტების შედეგებს და დირებულების დამტკიცებას. იგივეს ვერ ვიტყვი იმ მოწყობებზე, საიდანაც გამოდიოდნენ თავად ქაეკაეძე და ინტენერა სიმერვა. მათ მიერ ადვალზე წატარებული გამოკვლევები ამოღებულ სიკრუვედ შეიძლება ჩაითვალოს. გადასასვლელების ხამდლის გასინჯვამ დადასტურა, რომ უკუღმართის გადასასვლელის ხამდლეს ხამდელილესი მიკლებული ქონდა 35 საენი და ის უფრო მაღალი იყო, ვიდრე ურერეს წარმომადგენლებმა. აქედან გამომდინარე, ისედაც რთული ტობოგრაფიული პირობები მშენებლობის ჩრდილოეთი ვარიანტის ამენების პროცესში შეიძლება კიდევ უფრო გართულებულიყო, ხოლო სამშენებლო ხარჯები ჩრდილოეთის მიმართულებით გაცილებით მეტი აღმოჩნდილიყო, ვიდრე თავიდან იყო გათვალისწინებული. გზის საექსპლუატაციო ხარჯებიც უფრო დიდი იქნებოდა ვიდრე ხარჯები სამხრეთის მიმართულებით, რადგან გზის პროფილი აწველებდა ტვირთის მოძრაობას ორივე მიმართულებით.

უსაფუძვლოა ვიფიქროთ ჩრდილოეთის მიმართულებას უპირატესობა ქონდა სამხრეთთან შედარებით იმ თვალსაზრისითაც, რომ ვლადიკავკაზის გადასასვლელი რკინიგზის ამენების შემთხვევაში არსობის ან შესლანისკის გადასასვლელის მიმართულებით კახეთის რკინიგზა შეუერთებოდა გადასასვლელ რკინიგზას არა აეჭალასთან, არამედ უკვე არაგვის დაბლობთან. მას შემდეგ, რაც კახეთის რკინიგზა გამოეადოდა მდინარეების არაგვისა და იორის შორის მდებარე წყალხაევიდან საქმე იმასა, რომ კახეთის რკინიგზა მნიშვნელოვნად ამოღებოდა მდინარე არაგვის დონესთან შედარებით, ხოლო გადასასვლელი გზა მისი სწორად ექსპლუატაციას შემთხვევაში მშენებლობის დროს ზედმეტი ხარჯების თავიდან აცილების მიზნით აუცილებელი და საჭირო იყო ამ ადგილებში მდინარის დონეზე ოდნავ მაღალი ყოფილიყო. ამტომ კახეთის რკინიგზისათვის აუცილებელი იყო დამოუკიდებელი სიმგრეების მოწყობა ისეთი ვანგარიშებით, რომ მხოლოდ ცოტათი შემოკლებულიყო კახეთის გზის საერთო სიგრძე იმასთან შედარებით, რომელაც მას ეწებოდა იმ შემთხვევაში,

თუკი ამურკავკასიის რკინიგზის მოყვარ ხაზს სადგურ აგებასთან შეუერთდებოდა.

გარდა ზემოთ განხილული კახეთის რკინიგზის უარაანტენსა, ჩამოყალიბდა აზრია, რომ ამშენებელიყო არა გზის მონაკვეთი ახმეტლიდან საქობომდე და შეერთებოდა ის მოყვარ ხაზს თბილისის მიმართულებით, როგორც ეს შეტანილი იყო ჩრდილოეთის და სამხრეთის პროექტებში, არამედ ამშენებელიყო გზა საქობოდან აღმოსავლეთით ზაქათალის გავლით ევლასზე და კიდევ უფრო აღმოსავლეთით, ამურკავკასიის რკინიგზის ამ სადგურთან.<sup>34</sup> კახეთის გზის შეერთებას ამურკავკასიის რკინიგზასთან ასეთი სახით, ამ უარაანტენის ავტორების აზრით, შეიძლებოდა მოეყვანა შემდეგ მდგომარეობამდე: 1) ეს გზა ერთი საერთო რკინიგზის ხაზით მოემსახურებოდა რამდენიმე მდიდარ რაიონს, რომლებიც განლაგებული იყვნენ ამ მიმართულებით; 2) შემოთავაზებული გზის რაიონებს ეწეებოდა პირდაპირი გასასვლელი ბაქოსკენ; 3) არზოტის ამ ბუსლანოკის მიმართულებით გადასასვლელი გზის ათვისების შემთხვევაში შესაძლებელი იქნებოდა შეორც შედარებით მოკლე მონაკვეთით კახეთის დაკავშირება შიდა გუბერნიებთან. ევლასის მხრიდან კახეთის რკინიგზის გვეჯანის შემთხვევაში კახეთის მოთხოვნილებები არ იქნებოდა ბოლომდე დაკმაყოფილებული კახეთს ჰქონდა საუკუნეებით დაკანონებული და აუცილებლად გასათვალისწინებელი ურთიერთობა თბილისთან და არა ბაქოსთან, ამიტომ შემოთავაზებულ პროექტს კახეთის დაკავშირებისა ევლასთან უახლოესი აწილულის განმავლობაში ათვისება არ ეწერა, რადგან თეთი კახეთისათვის საჭირო გახდებოდა უდიდესი დანახარჯები სრულიად დამოუკიდებელი მსხვილი ცენტრების ასაშენებლად.<sup>35</sup>

გარდა ამისა, შემავრთებული გზის სიგრძე სამხრეთის უარაანტენს მიხედვით თბილისიდან საქობომდე შეადგენდა 135 კილომეტრს,<sup>36</sup> მაშინ, როცა თუ ევლასთან შეერთება განხორციელდებოდა დამაკავშირებელი გზის სიგრძე საქობოსა და თბილისს შორის 410 კილომეტრს აჭარბებდა. პირველ შემთხვევაში კახეთს ეძლეოდა საშუალება მოემარაგებინა თბილისი სხვადასხვა სახის სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტებით, რაც მილიანად დააკმაყოფილებდა თბილისის

<sup>34</sup> Е.Д. Вурьяль, К вопросу о постройке Кавказской железной дороги, Тифлиси, 1907, გვ. 6.

<sup>35</sup> სვსხა, უ. 287, აღწ. 1, სტქე 54, უ. 37.

<sup>36</sup> Е.Д. Вурьяль, К вопросу о постройке Кавказской железной дороги, Тифлиси, 1907, გვ. 7.



მოთხოვნებს, რასაც ქალაქი აუცილებლად საქართვედა. ამ შემთხვევაში თუ ამინდებოდა შემოვლითი (წრული) გზა ევლასზე ვადალი, ეს გამოიწვევდა სიტუაციის გაუარესებას, რადგან წარმოების ამ დარგების განვითარება, რომლებიც აუცილებელი იყო თბილისისათვის არ განხორციელდებოდა, ხოლო კახეთში სხვადასხვა კულტურების შემოტანა და გაშენება სავსაობდ შეუძლებელი იქნებოდა. ასეთივე მოსაზრებები გამოითქვა, უმეტეს შემთხვევაში, კახეთიდან ტყის რესურსების გატანის თაობაზე, რადგან მთავარი მომხმარებელი ამ უკანასკნელისა ისევე და ისევე ქ თბილისი და ის რაიონები იყო, რომლებიც განლაგებულა ამ ხაზზე: თბილისი-აღმოსავლეთ-სამხრეთ-კავკასია-ჯეჯუღა.<sup>41</sup>

უახლოეს მომავალში შიდა ვუებრნიებს სამუალება ეძლეოდათ კახეთიდან გატანათ ლენო, ხილი, თამბაქო, ბრინჯა, ძირითადად ეს პროდუქტა რკინიგზაზე მოძრაობის ვახხხის პარკულ წლებში უმთავრესად მომხმარებოდა თბილისს, აქვე დავგროვებოდა პროდუქტების ის ნაწილიც, რომელიც შეიძლება გაგზავნილი ყოფილიყო კავკასიის შიდა ვუებრნიებში. მხოლოდ ამ ვკონომიკური დონისძიების გატარების შემდეგით, რაც მოხვევებოდა თბილისთან კახეთის დამაკავშირებელი ტყის ათვისებას, თვით კახეთში შეიძლება აღმოცენებულიყო ადგილობრივი ცენტრები. შიარე აღორძინდებოდა თავისი სიმდიდრეებით და აღარ იქნებოდა საქირო სხვა სამომხმარებლო პუნქტების დამაკავშირებელი ისეთი შუალედური ცენტრა, რაგორაც თბილისია.<sup>42</sup> კავკასიაში კავშირგამბულობის ხაზების სწორად განაწილება შეუძლებელი იყო მანამ, სანამ არ გათხნებოდა მოძრაობა გადასასვლელ რკინიგზაზე, რაც ფუჯელგვარ საფუძველს იყო მოკლებული. მასსადამე, კახეთის საექსპორტო ტყართი გაგზავნებოდა არა ბაქოს მამართლებით, არამედ გადასასვლელ რკინიგზაზე აქედან გამომდინარე, კახეთში ევლას-საქიბოს მონაკვეთის მშენებლობა დაუმშენებელი იყო, რადგან თვით კახეთი არასოდეს მახცემა თავის ტყართს საქიბო-ევლასის გზის მონაკვეთს.

ფუჯელივე ამ ვარებუებების გათვალისწინებით, პარკულ რიგში კახეთის რკინიგზის (საქიბო) ხაზის დაკავშირება ამერკავკასიის რკინიგზის საფურ ევლასთან და მით უმეტეს, ევლასიდან უფრო აღმოსავლეთით მდებარე დამაკავშირებელ ობიექტებისთან და არა თბილისის მამართლებასთან ვერ დაკავშირებოდა ვერც კახეთის მოთხოვნებს და ვერც თბილისის ინტერესებს.

<sup>41</sup> იქვე, ვი 8.

<sup>42</sup> ხესა, უ. 286, აღწ. 2, სკ 968, ფურ. 46.



არ არსებობს არავითარი საფუძველი იმის მტკიცებისა, რომ თითქოს მშენებლობა ერთი შეუფერხებელი რკინიგზის ხაზისა მიუღ კახეთში საქათლის გავლით ევლახამდე გააადვილებდა გზის პრაქტიკული ათვისების პრობლემის გადაწყვეტას, რომ ის მიუბ საზურგობდა ერთდროულად როგორც კახეთის მოთხოვნებს და წარმოებას, ასევე ევლახ შუალედურ რაიონებს საქობისა და ევლახს შორის. უპირველეს ყოვლისა, თბილისთან კახეთის წრეული დაკავშირება ევლახის გაყვლით აუცილებლად გამოიწვევდა მათ შორის სასაცოცხლოდ მნიშვნელოვანი კავშირების პარალიზებას. საქობისა და ევლახს შორის მდებარე რაიონების საერთო პროდუქტიულობა იმდენად არაფრის მატყული იყო, რომ გზის მონაკვეთი საქობიდან ევლახამდე თავისთავად ცხადია დამაკმაყოფილებელ ფინანსურ შედეგებს ამ საწარმოსათვის ვერ მოგვეცემდა. არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით, საქობი-ევლახის შესაერთებელი გზის მშენებლობა პირველ რიგში გამოიწვევდა ცუდ შედეგებს და უფრო წამტებითი ვაზდებოდა ფინანსურად. ამის საწინააღმდეგოდ საქობის პარდაპირ შეერთებას თბილისთან ფინანსურ საქმიანობაში წავეება არ ეშუტ რებოდა.<sup>43</sup>

რკინიგზის ხაზის მშენებლობა იმ რაიონების მომსახურებისათვის, რომლებიც მდებარეობენ საქობის აღმოსავლეთით, აუცილებლად დადგებოდა დღის წესრიგში, ოღონდ მომავალში. მაგრამ საუწყებელია, როდესაც მოვიდოდა დრო ამ გზის დაფინანსებისა, დიდი ხნის ცდა აღარ იქნებოდა საქობით, რათა ვახსნილიყო მოძრაობა გადასასვლელ რკინიგზაზე. მაშინაც საქობი-ევლახის რაიონის ტვირთი აუცილებლად მჭიდროდ დაუკავშირდებოდა თბილისს.<sup>44</sup>

მამსადაძე კახეთისა და თბილისის ინტერესებთან გამოძინარე, აგრეთვე ფინანსური გართულებების თავიდან აცილების და საქობი-ევლახის რკინიგზის ხაზის სწრაფად ათვისების მიზნით, აუცა-ლებლად პირველ რიგში უარი უნდა უთქვამთ საქობიდან ევლახამდე გზის მშენებლობაზე, მიუხედავად იმისა, დამტკიცებული იქნებოდა თუ არა მშენებლობა კახეთის რკინიგზის წრდილოეთით ამ სამხრეთი ვარიანტისა თბილისთან შესაერთებლად.

აღსანიშნავია ისიც, რომ ვერავითარი უპირატესობა ვერ მიენი-ტებოდა ბოლო დროს წამოყენებულ იმ ვარიანტს, რომ კახეთის გზა

<sup>43</sup> ხეხა, ფ. 286, აღწ. 2, სფუ 4, ფურც. 6-7.

<sup>44</sup> Пояснительная записка инж. Симберга Е.Н. К северному варианту Кавказской ветви, с. 12.

თბილისიდან გაყვანილი ყოფილიყო გომბორის გადასასვლელზე.<sup>45</sup> ამ ადგილებს ეურადლებით შესწავლამ დაადგინებდა, რომ ამ მიმართულებით გზის მშენებლობას ეწეებოდა დიდი სამხელეები, რასი დაბლევაც ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებისათვის შეუძლებელი იყო. გრუნტის თვისებები აქაც რკინიგზისათვის არახელსაყრელია. ადგილობრივი მნიშვნელობა შემართებელი ხაზისა შედარებით არასახურველი იყო, ვიდრე სამხრეთის ვარიანტისა. ვარდა ამისა, იმ შემთხვევაში, თუ ათვისებული იქნებოდა ვარიანტი გომბორის გადასასვლელის მიმართულებით, ეურ მივიღოდათ ინჟინრებს პუშკინოვისა და რომანოვის მიერ ადგილზე შესწავლილი მასალებზე დაყრდნობით იმ დასკვნამდე, რომ უმოკლესი გზა შეიძლება ტრასირებული ყოფილიყო გადაუღახავი წინააღობის გვერდის ადგილი. ყოველივე ეს დასაბუთებული იყო მეცნიერების მიერ წატარებული გამოკვლევებით.

შესართებული გზა თბილისიდან საქობომდე დაპროექტებული იყო უპირველესად ისეთი პირობების გათვალისწინებით, როგორცაა ადგილობრივი წარმოება. ისეთი დიდი ქალაქის სახლოვე, როგორც თბილისია, რკინიგზის ხაზის გაყვანის შემდეგ უძეტეს შემთხვევაში ადგილობრივი მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად გამოიწვევდა აქ წარმოების ფართო განვითარებას, რომელიც უსასუხებდა ქალაქთან მიმდებარე რაიონების მოთხოვნებს<sup>46</sup> მაშასადამე, საქობო-თბილისის გზის მონაკვეთს არა მარტო ის დანიშნულება ეწეებოდა, რომ კახეთი თბილისს დაუკავშირებოდა, არამედ სერთიზული ადგილობრივი მნიშვნელობა შეენიჭებოდა, როგორც იმ რაიონებისათვის, რომლებსაც ის გადააკვოდა, ასევე თბილისისათვისაც.

ინჟინერ რომანოვის მიერ სამხრეთით შესართებული გზის დაპროექტებისას გათვალისწინებული იყო ადგილობრუბარება, სადაც შედარებით დაბალ გადასასვლელებს, დაბლობებს პქონდათ მცირეოდენი სიმაღლე და ძლიერი გრუნტი, ვიდრე სხვა მიმართულებით ეს ორივე ფაქტორი ქმნიდა იმის შესაძლებლობას, შემოვიფარგლოთ აქ მინიმალური საშუალებებით გზის მშენებლობისათვის, ამასთან ერთად ყოველივე ეს მომენტთანად ასისებოდა საექსპლუატაციო დანახარჯებზე.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> სკსსა, ფ. 287, აღწ. 1, სქ. 53, ფურც. 8.

<sup>46</sup> E. I. Вурьян, К вопросу о постройке Кавказской железной дороги, Тифлис, 1907, გვ. 9.

<sup>47</sup> სკსსა, ფ. 287, აღწ. 1, სქ. 53, ფურც. 8.

ჩრდილოეთი მიმართულებით მოელ სივრცეზე ადგილობრივად არის ახმეტამდე შედარებით შეკრემწარმოებლური იყო, მოსახლეობა აქ თითქმის უმნიშვნელოა; ვხვდებით ამხეტების შემთხვევაში აქ შეიძლება გარეთარებულიყო ტყის წარმოება, მაგრამ აღსანიშნავია ისიც, რომ ფასიანი ტყის სამშენებლო მასალები აქ ფაქტობრივად არ არის. აქ მოჭრილი ტყე უკეთეს შემთხვევაში გამოიყენებოდა მხოლოდ შეშისათვის; ამასთან ერთად ეს რაიონი მეტად მუხრანია. ამიტომ გარკვეული დროის შემდეგ ტყის მასალები განაღვრუდებოდა და გაყვანილი რკინიგზის ადგილობრივი მნიშვნელობა ნულამდე დაეღოდა. გადასასვლელების სიმაღლე აქ ძალიან მაღალია, რაც ქონდა ახელ პირობებს ვხვდებით ტრასებისათვის, ამასთანავე ვრუნტებს სუსტია.<sup>48</sup>

ზემოთ ჩამოთვლილ მოსაზრებებს მიყვებით იმ დასკვნამდე, რომ შემართებული ვხვდებით კახეთის ხაზსა და ამერკავკასიის რკინიგზის შორის თიანეთის მაზრაზე გადებით არ უხარბუხებდა საქმის ინტერესებს. მაგრამ მხედველობიდან არ უნდა გამოგვრჩეს ისიც, რომ რკინიგზის ხაზის მშენებლობაზე უარის თქმის შემთხვევაში თითქმის მთელი თიანეთის მაზრა რჩებოდა კავშირის გარეშე.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, არ შეიძლება რკინიგზის ხაზი დაგებულიყო მხოლოდ თელავამდე, როგორც ამას ითვალისწინებდა 1893 წელს ინჟინერ პუშკინიკოვის პროექტი და დასაბუთებული ქიონდა თავის მონაცემებში ინჟინერ რომანოვს, არამედ ვხვდებით ახმეტამდე, სადაც მისი მშენებლობა არ წარმოიშობდა ხინჯელებს, ხოლო მისი ექსპლუატაცია დიდ დანახარჯებს.<sup>49</sup>

გუბერნიების რა საქობო-თბილისის ხაზის შიდა მნიშვნელობის საკითხს, პირველ რიგში მხედველობაში უნდა მივიღოთ ის, რომ ვხვდებით ვაგონების შემთხვევაში საქობოდან საქობამდე და უფრო აღმოსავლეთით, ეს სარკინიგზო ხაზი საშუალებას მოგვცემდა უმოკლესი ვხვდებით, ათვად და შედარებით მოსახერხებლად დაკავშირებოდა ეს რაიონი თბილისს, ხოლო მოძრაობის გაზნის შემდეგ გადასასვლელ რკინიგზაზე ურთიერთობა დამყარებოდა ამკრის შიდა გუბერნიებისა.

<sup>48</sup> Е.Д. Вурциль, К вопросу о постройке Кавказской железной дороги, Тифлис, 1907, стр. 10-11.

<sup>49</sup> Е.Д. Вурциль, К вопросу о постройке Кавказской железной дороги, Тифлис, 1907, стр. 12.



საქობი-თბილისის მონაკვეთის ასეთი საუკეთესო შედეგების  
 იმაზე მოგვანიშნებდა, რომ აქ უნდა გამოჩნდიყო ყველაზე დიდი  
 მოცუბა კახეთის რკინიგზის ქსელისა, რომელიც თვითონ შეიქმნებოდა  
 ჩართო ამ საქმეში ის საშუალებები, რომლებიც იუკლავებოდა იყო  
 წარმოების ათვისებისათვის მამბ, როცა ხანდღმწიფის მხრიდან  
 საკლები შემოწირულობები იყო საქმით.

ზემოთ განხილული კახეთის რკინიგზის ქსელის ვარიანტებიდან  
 არც ერთს არ შეიძლება ქეხოდა ტრანზიტული მნიშვნელობა. გზა  
 ევლანიდან თბილისამდე, კახეთის რკინიგზის გავლით, იმ  
 შემთხვევაშიც კა, თუ ათვისებული იქნებოდა სამხრეთის ვარიანტი,  
 იქნებოდა მალაიან გრძელი და საექსპლუატაციოდ რთული, ვიდრე  
 აქამდე არსებული ამერკავკასიის რკინიგზის ხაზები. ტრანზიტული  
 დაკავშირება ევლანიდან გადასასვლელი რკინიგზით შიდა გუბერ-  
 ნიუბთან იმ შემთხვევაშიც კა, თუ ამუშავებოდა ჩრდილოეთის (ტრან-  
 ზიტისათვის უშუკლესი) ვარიანტი კახეთის რკინიგზისა, მისი ტრა-  
 სორება შეამდებარე და მდელ გადასასვლელებზე იქნებოდა ყველა  
 ეთარებაში საკლებად მოსაბერხებელი და გამოსაყენებელი, ვიდრე  
 ამერკავკასიის რკინიგზის გავლით თბილისთან დაკავშირებათ.<sup>20</sup>

მამსადაბე, კახეთის რკინიგზის ქსელს იმ შემთხვევაშიც კა, თუ  
 ის ჩართებოდა მაგისტრალურ ხაზში, მოძრაობის გახსნის პირველ  
 წლებში ეწებოდა, მართალია, არსებითი, მაგრამ მანე ადგილობრივი  
 მნიშვნელობა ასეთი გზების ექსპლუატაციის მრავალწლოვანმა გამოც-  
 დილებამ აჩენა, რომ მათი შემოსავლი (რუბლში, დასავლეთ ევრო-  
 პაში, ამერიკაში) მილიანად შეზღუდული იყო. სორმალურლი-  
 ანდავანი, ტექნიკრად თითქმის შემსუბუქებული სარკინიგზო ხაზის  
 მშენებლობა იჩინერ რომანივის პროექტით მოძრაე შემადგენლობის  
 გარეშე დაეფებოდა კლომეტრზე 58.000 მანეთი, ხოლო მოძრაე  
 შემადგენლობით 63.000 მანეთი (ინფინერო რომანივი ანგარიშშია  
 61.000 მანეთამდე). როგორც უკვე ზემოთ ითქვა, ეს ღირებულება  
 ბერრად უფრო მეტი იქნებოდა ჩრდილოეთის ვარიანტისათვის.

ზემოთყენილი განგარიშებიდან გამოიღინარე პროცენტის  
 გადასასვლელი და კაბიტალის დასაფარავი ხარჯები შეადგენდა 3900  
 მანეთს, მამბ, როდესაც იჩინერ ადრიათის მიერ შემუშავებული  
 პროექტით 1 კლომეტრზე დასაფარავი ექსპლუატაციის ხარჯები  
 21000 მანეთზე საკლები იყო.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> სესია, ე. 286; აღე. 2, საქ 968, ევრც. 15.

<sup>21</sup> E. J. Вурмель, К вопросу о устройстве Кавказской железной дороги, Тиф-  
 лиси, 1907, გვ. 18.

შეღარებთან დამაკმაყოფილებელი შედეგი შეიძლებოდა ჰქონოდა, მაგრამ წინადადებას, რომელიც 1893 წელს წამოაყენა ინჟინერმა პეტრე ნიკოემა ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის ამუშავების პროექტით.

კახეთის ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის ნაგებობათა და მოწყობის 1 კილომეტრზე ღირებულება ინჟინერ პეტრე ნიკოემ მიერ დაახლოებით 33.000 მანეთით განისაზღვრებოდა. ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის 1 კილომეტრზე ეს ღირებულება უფრო შეძვირდებოდა თუ ტრასად გამოყენებული იქნებოდა ინჟინერ რომანოვის მიერ შეტანილი მიმართულება, რამდენადაც ამ შემთხვევაში რთული საუბელტეხილო მონაკვეთი უფრო მოკლეა, ხოლო რკინიგზის სავალი სიგრძე უფრო მეტია, თუნდაც მხოლოდ თელავამდე, უფრო უკეთესი შედეგები მიიღებოდა თუ რკინიგზა გაგრძელდებოდა სოფელ ამბეტამდე, რადგანაც ამ შემთხვევაში უფრო ადვილად გასაცვანი გზის მონაკვეთი გაიზარდებოდა კიდევ 25 კილომეტრით.<sup>22</sup>

ზემოთ აღნიშნულიდან გამომდინარე, შესასრულებელი პროექტის მიხედვით კახეთის რკინიგზის მშენებლობის 1 კილომეტრის ღირებულება ყოველგვარი პირობების გათვალისწინებით 35.000 მანეთით განისაზღვრა.

რკინიგზის მშენებლობისას ასაქცევი მოუძნებისა და დამატებითი შესატრელებელი პუნქტების დამაროეტება დიდ ხარჯულეს არ წარმოადგენდა. ამასთანავე ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის გამტარუნარიანობის გაზრდა 12 და მეტ წვეულ სტევიართი მატარებელამდე დღეში საშუალებას იძლეოდა წელიწადში გადაეტანათ 25.000.000 ფუთი ტვირთი.<sup>23</sup>

რაც შეეხება კახეთის ზაზის პარდაპარ შეერთებას რუსეთის რკინიგზის ქსელთან, აქ მნიშვნელობა ჰქონდა გადასასვლელი გზის მონაკვეთის მშენებლობას.

ასეთ მოსაზრებებს არ ეთანხმებოდნენ თბილისის თავდაპირველი და ინჟინერი ე. დ. ვერცელი. ისინი აღნიშნავდნენ, რომ თავის კუთვნილების კახეთი მხოლოდ თბილისიდან უნდა მოელოდნენ. გასაქცეული დროის შემდეგ კი, როცა შეზამლებელი გაბდებოდა გადასასვლელი რკინიგზის მშენებლობა, გამოჩნდებოდა არ იყო ეკონომიკური გადატრიალება, რომ კახეთს აღარ დასჭირდებოდა ისეთი საშუალებლო ცენტრის არსებობა, როგორც თბილისია. ე. დ. ვერცელი აღნიშნავდა, რომ „კახეთის სექსპორტო ტვირთი გაუმართება არა ბაქოსაკენ, არამედ გადასასვლელი რკინიგზისაკენ“.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> სკსსა, ფ. 187, აღწ. 1, საქ. 53, ფურც. 11.

<sup>23</sup> გაზ. „სსს კახეთის“, №16, 1912.

<sup>24</sup> E. D. Vercales, K вопросу o postroyke Kaxetinskoj zheleznoj dorogi, Tiflisa, 1907, გვ. 9.



ე. ნ. სამბურგი ეთანხმებოდა ედ. ვერცელს, რომ პირველ ხანებში თბილისი აუცილებლად შეერთებული უნდა იყოს კახეთის რკინიგზასთან, ამიტომ კახეთის რკინიგზა გაყვანილი უნდა იქნას თბილისიდან და თანდათანობით გაგრძელდეს ველაშამდე. ე. ნ. სამბურგი აღნიშნავდა „რეინკაბულად ეთანხმებით რა ინტერ ვერცელს იმაში, რომ ვარკვეული დროის განმავლობაში თბილისის კახეთისათვის დიდი მნიშვნელობა უნება. ჩვენ შორს ვართ იმ აზრისგან, რომ კახეთისათვის ეს დროებითი მნიშვნელობა გაგრძელდება კიდევ 10 წლის განმავლობაში მოძრაობის გახსნის დღიდან კახეთის რკინიგზაზე. ჩვენი ღრმა რწმენით, თბილისის ეს მნიშვნელობა შეიძლება გაგრძელდეს შანამდე, ხანამ კახეთის რკინიგზა არ შეერწყმება ამერკავკასიის რკინიგზას ველაშის მახლობლად, ან სანამდე არ გაიხსნება მოძრაობა ვადასაძვლელ რკინიგზაზე, რა პროდუქტებსაც აწარმოებს კახეთი, ისეთსავეც ყვეულობის რუსეთი ძაბითადაც საზღვარგარეთიდან. ამგვად კახეთს მხოლოდ ხანმოკლეით კავშირი აქვს თბილისთან, ამ ვითარებას უკვე ვაქვს თავისი ნაწარმი რუსეთში.“<sup>25</sup> ძველი მოსახვედრა არ არის, რომ მის შემდეგ, რაც კახეთი სორმაღურ სარკინიგზო ხაზით დაუკავშირდება რუსეთს, ის უფრო მეტ სიჭარბეს ვაქვანს რუსეთში“.<sup>26</sup>

ჩრდილოეთის მომართულების მომხრეთა აზრით ამ სექტორის წინა ბერჯერ ვადაქარბებდა იმ 9 მილიონ ფულს, რომელიც თავის გამოკვლევაში მიუცუა აგრინომმა ა. ს. ფორალოვმა სამხრეთის მომართულებისათვის და იმ 13 მილიონ ფუტს, რომელიც ჩამოყვალბეს თავიანთ მონაცემებში ჩრდილოეთის ვარიანტის მომხრეებმა.

ა. ს. ფორალოვის გამოანგარიშებით პირველ ხანებში თბილისი თავისოფლად შებლებდა მიულო და ვადაებუშაყებინა 2,2 მილიონი ვედრო ღვინო, 720.000 ფუტო ხელი, 61.500 ფუტო ქსოვილი და 10.000 ფუტო აბრეშუმი. ამ ვეგების მოწინააღმდეგეები აღნიშნავდნენ, რომ რატომ უნდა ვაიაროს ამ ნაწარმმა ზედმეტი გზა თბილისამდე და, მამასადაძე, ზელოვნურად ვაიზარდოს მისი ღირებულება, ვაძნელდეს პაზრებზე მისი ვასალება. ასეთ ბარჯებს შეიბლება შეუბრაფელთ პირველ ხანებში როცა განზრახულება კახეთის გზა ველაშამდე მიუიღეს, რის მშენებლობასაც დაახლოებით 4 წელიწადი დასჭირდება. სამხრეთის ვარიანტის მომხრეებს კი სურთ ეს მუდმივად დააკანონონ, რაც კარვად ჩანს მათ მიერ შედგენილ რკინიგზის პრო-

<sup>25</sup> К. Н. Самбур, Пояснительная записка по вопросу северного направления Кавказской ветви, гл. 17.  
<sup>26</sup> სენსა, ტ. 287, აღწ. 1; სტრუ 436; ფურც. 20.

ექტში. ამ რთული მდგომარეობიდან გამოსავალი მხოლოდ ერთი: აშენდეს პარლამირი გასახლეული რუსეთში თბილისთან დამოუკიდებლად.<sup>27</sup>

სამშრეთის ვარიანტის მომხრეება, რომლებაც იყავდნენ მამაკაძე თულებას ჩაღაუბნის (პრასიანის) უღელტეხილით, კეთილშინდობით ისეთ ადგილებში რკინიგზის გაყვანას, რომელსაც პირველი 135 კილომეტრის მანძილზე საერთოდ არ ეწეებოდა ტვირთი. ეს მონაკვეთია ნათელუდიდან საქობომდე.

კახეთის რკინიგზა იყო პირველი მონაკვეთი მომავალი ამიერკავკასიის შუორე დიდი მაგისტრალისა, რომელიც დასაქლებლით უნდა შეერთებოდა გადასახლეულ რკინიგზას, ხოლო დამოსავლეთით ამიერკავკასიის რკინიგზის სადგურ ველახის აღმოსავლეთ ნაწილს ვნა ვაივლიდა მჭიდროდ დასახლებულ, ბუნებრივად მდიდარ ადგილებს, რომლებიც აწარმოებდნენ პროდუქტებს, დიდად რომ ჭირდებოდა რუსეთს. ასეთებია: სამშრეთის ხილი, ღვინო, პრინჯი, თამბაქო, ზაჰა, ქაიყილი, აბრეშუმი და ა.შ. აგრეთვე სხვადასხვა სასარგებლო წიაღისეული, მათ შორის ნავთობი. ამ რკინიგზით შემოვიდოდა ის პროდუქტები, რომელსაც აწარმოებდნენ რუსეთის სასოფლო-სამეურნეო და გადამამუშავებელი ქარხნები და მათზე დიდი მოთხოვნილება იყო ამ მხარეში. ასეთია: ბური, მანუფაქტურული ნაწარმი, რკინა, მანქანება, შაქარი, კოლონიური საქონელი, სხვადასხვა ნაწარმი და ა.შ.<sup>28</sup> არ არის ძნელი მისახვედრი, რომ ეს მაგისტრალი გამოიწვევდა უზარმაზარი საქონელბრუნვის განვითარებას რუსეთის შიდა ვუბერნიებსა და ამიერკავკასიის ამ უძლიერეს მხარეს შორის. კახეთის რკინიგზა ვახდებოდა ერთ-ერთი ყველაზე შემოსავლიანი ხაზი მთელ იმპერიაში.

მაგრამ ეს აზრი არ ვაიზიარეს თბილისის თავდაზნაურობის წარმომადგენლებმა, ა. ს. ფირალიოვის მიერ ჩატარებული გამოკვლევის შემდეგ კიდევ უფრო გამოიკვეთა სამშრეთ მომართულების უბრაუტესობა. ამ აზრის გამარჯვებას ხელი შეუწყო შემდეგმა პირობებმა: ავტორი კარგად იცნობდა ამ მხარეს, ა. ფირალიოვმა და მისმა თანამშრომლებმა უდიდესი შრომა გასწიეს უკანასკნელ გამოკვლევაზე და ბოლოს ავტორნიშმა ხელთ ჰქონდა წინამორბედთა მონაცემები (მან გამოიყენა უკანასკნელი წლების სხვადასხვა მონაცემები ტვირთბრუნვის შესახებ).

<sup>27</sup> ვაზ. „კავკასია“, №114, 1899.

<sup>28</sup> იღ. ბენდანიშვილი. აგრარული ურთიერთობანი საქართველოში 1890-1917 წწ. თბილისი, 1955, გვ. 12;



საბოლოო მონაცემებს მივყავართ ამ დასკვნამდე, რომ ტვირთის საერთო რაოდენობა, რომელიც იჭებოდა გზის ექსპლუატაციის პირველ ველ წლებში შეადგენდა დაახლოებით 9.250.000 ფუნტს. საბოლოო საშუალოდ საერთო შემოსავალი კალიმეტრზე 4.600 მანეთს.

სანტერესთა იტრიფე ა. ზ. ფინალისის ოროგრაფიული გამოკვლევა ირფე შემოსავლებულ მიმართულებებზე კახეთის რკინიგზის ჩრდილოეთი მიმართულება - ზემო აჭქალა-საქობო, წარმოადგენს დაბრწყტებული რკინიგზის ხაზის დასაწყის მონაკვეთს: ზემო აჭქალა-ახმეტა-თელავი-საქობო-უელანი, ოროგრაფიული თვალსაზრისით იგი იყოფა ორ მონაკვეთად: ზემო აჭქალა-ახმეტა და ახმეტა-თელავის საქობო. გზის ხიმგრე - პირველი ანუ მთიანი მონაკვეთი - გვიან საგურამო-გულანის ტყის მუერნეობის საზღვრებში, რომლებიც განლაგებული იყო თბილისის გუბერნიის, დუშეთისა და თიანეთის მაზრის მოსაზღვრე მოედნებზე და მეორე ანუ უკვე მონაკვეთი - ალაზნის დაბლობზე<sup>29</sup>

კახეთის რკინიგზის სამხრეთის ვარიანტით - საყოლუდი-თელავი, მქონდა რა შესაბეღელი, ასევე ქნის კომბინაციას, რომელიც შედგება ორი ნაწილისაგან: საყოლუდ-ხიზნადი და ხიზნადი-თელავი პირველი ანუ სტეპიანი ნაწილი თავიდან ამოურკაცკასიის რკინიგზისკენ მიემართება, თანდათანობით იხრება ჩრდილოეთისკენ და ხიზნადთან, რომელიც რკინიგზის სადგურ ფოილიდან 56 კილომეტრზეა, ქნის განშორების უღილეს კუთბებს, უხეცს ჩრდილო-დასავლეთით, გვიდაის მუორე უკვე ნაწილში და შემდეგ მთლიანად მიემართება ალაზნის დაბლობის გასწვრივ.

ოროგრაფიული თვალსაზრისით კახეთის რკინიგზის როგორც ჩრდილოეთი ასევე სამხრეთი მიმართულების მნიშვნელოვან რაიონს ტიპიური მთიანი ადგილმდებარეობა აქვს. ამ რაიონის მოედანზე თავს იფრან დაბლობები: თიანეთის, ერწოს, მუდანლოის და დიდი ნაწილი ალაზნისა ამოურკაცკასიის მოავარ მდინარეებთან ერთად: მტკვარი-არაგვი, არაგვი-იორი, იორი-ალაზანი, მტკვარი-იორი გარდა ამისა, არიან პატარა მდინარეები და შტაკალები ვლდამის წყალი და მარტყოფის წყალი ჩადინებთან მდინარე მტკვარში; თეზამბი, ბოკორის ხევი, ჩარგალის ხევი - მდინარე არაგვიში; კუსნო, საგომე, არხეთი, ტურბო, მოღრავია, ლაკბე-მდინარე იორში; ორი ხევი (ბაგურციხისთან), არხი, თხილხევი, ტერმისხევი (ველისციხისთან), კახისხევი, თურღო, რიკო, ორვილი (ახმეტასთან) და კინტის ხევი

<sup>29</sup> ზესბა, გ. 187; დწ. 1; საქმე 436; ფურც. 22.



უერთების მდინარე აღაზანს მარჯვენა მხრიდან, ხოლო ოლქი, ზევის ტალა, სტორია, საშოკამ ზევი შენაერთებით ღმობტა, ინკევა, რელტი, დურუჯა და ბურსა - მარცხენა მხრიდან.

იმ გამოკვლევებში, რომელიც ჩატარა ა. ს. ფორალოვის, მხარე ცაბულად ვადანკვიტა კახეთის რკინიგზის საერთო მამართლებს.

აღსანიშნავია, რომ ზარევის, რომელიც დამოკიდებულია მოტრაობაზე, ისეთი რთული პროფილის ვარიანტისათვის როგორც ჩრდილოეთი იყო უფრო მეტი იქნებოდა ვიდრე სამხრეთი მამართლებით. ამიტომ, საწარმოსათვის დამსკმყოფილებელი ფინანსური შედეგების მიღწევა ჩრდილოეთის ვარიანტით შეიძლება მხოლოდ მაშინ, თუ დაწესდება გაზრდილი ტარიფები, რაც საჭირო არ იქნებოდა სამხრეთ ვარიანტზე. ეს კი, რასაკვირველია, მოსაზრებელი იქნებოდა ადგილობრივი მოსახლეობისათვის და შეაკვირებდა საწარმოს ზარევის, თუ ათვისებული იქნებოდა სამხრეთის ვარიანტი.

ა. ს. ფორალოვის გამოკვლევების დაკვირვებულმა ანალიზმა კარგი საშაბური ვაუწია ვზის მშენებლობის მამართლების დადგენას, რომელიც საშუალებას იძლეოდა სწრაფად ათვისებულიყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საწარმო, რომელსაც მოუთმენლად ელოდებოდა ამ მხარის მრავალრიცხოვანი მოსახლეობა, მხარისა, რომელიც მდიდარია ბუნებით ნაბოძები ხევადასხვა პროდუქტებით, მაგრამ რკინიგზის უქონლობის გამო ძალიან მძიმე ეკონომიკურ მდგომარეობაში იყო ჩაყარნილი.



ქახეთის რკინიგზის მშენებლობა

XIX საუკუნის პირველ ნახევარში დაარსებული ქართველ თავადაზნაურთა თბილისისა და ქუთაისის საგუბერნიო საკრებულოებმა დიდხანს მშობლივ წოდებრივი საქმეების გარკვეით შემოიფარგლებოდნენ. ისინი ერთგვარ სამუშაოდო რაღეს ასრულებდნენ თავადაზნაურობასა და მოაჯრობას შორის. XIX-XX საუკუნეების მიჯნაზე ხდება მიმწმელოვანი გარდატეხა; საკრებულოები ხელს ჰკადებენ სამურნეო და კულტურულ საქმეებსაც; აღმოსავლეთ საქართველოს რუსეთის მიერ ანექციის ასი წლისთავზე მეფის მოაჯრობამ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წოდებრავ ორგანიზაციას სრულ განკარგულებაში ვადასეა საადვილდმშულო ბანკის სუფთა მოგების 50%. სათავადაზნაურო საკრებულოს ხელში ვადავიდა აგრეთვე აგრე ბანკის საკუთრებაში მეოფი ქარვასალა და თბილესადგურა. ამის შემდეგ მალე თავადაზნაურთა საგუბერნიო საკრებულო მსხვილ შესაკუთრედ იქცა. 1908 წლისათვის მისი კაპიტალი უფლისა და უბრავე ქონების სახით 1,8 მლნ. მანეთს შეადგენდა, ყოველწლიური შემოსავალი კი 400-500 ათას მანეთს უდრდა.

აღმოსავლეთ საქართველოს თავადაზნაურთა წოდებრივი ორგანიზაცია თავისი შემოსავლის მიმწმელოვან ნაწილს სოფლის მეურნეობის გაუმჯობესების დონისძიებათა დასაფინანსებლად იყენებდა. 1907 წელს თავადაზნაურობამ ჩამოაყალიბა აგრარული კომისია, 1910 წელს კი „საქართველოს სოფლის მეურნეობის საზოგადოება“. ამ უკანასკნელმა მოაწყო საჯერლ-საჩეცებელი მეურნეობები, მანქანათარადთა გამქობრავებელი ბუნტებები და სხვ. საგუბერნიო საკრებულომ თავის ხელში აიღო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საქმეც. ჯერ კიდევ 1892 წელს თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ შეამდგომილბომა ადმრა მოაჯრობის წინაშე კახეთის რკინიგზის გაყენის თაობაზე, მაგრამ მოაჯრობამ შეუძლებლად ჩათვალა ხაზონისათვის ამ ხარჯის დაკისრება. ამის შემდეგ თავადაზნაურობამ მოითხოვეა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის კონცეცია, საქმე კარვასანს ვაჭიანურდა... 1909 წელს თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ, როგორც იქნა, მიიღო რკინიგზის კონცეცია და თანაც მოაჯრობის მიერ ვარანტრებუელი სათბილოვაციო ხესხის გამოშეცების ნებართვა.

თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ დაიწყო აქტიური მოქმედება კახეთის რკინიგზის ასაშენებელი ხაზსრების მოსაგროვებლად



როგორც იმპერიის შიგნით, ასევე მის ფარგლებს გარეთაც. 1909 წლის 25 მაისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის სურვილი გამოიქვეყნა იმ დროს ცნობილმა ბილინურმა სამშენებლო ფორმამ „ვესტერმან K<sup>მა</sup>“, რომლის რეზიდენცია ვარშავაში იყო და რომელსაც უდიდესი ფაბრიკები ჰქონდა პეტერბურგში, მოსკოვში, კიევისა და ხარკოვში. ფორმის თავმჯდომარეებ ბელიაიეუ მიკლო-აშქესკიმ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წინამძღოლის გ. ბაგ-რატიონ-დავითაძეს (დავითაშვილს) მიმართა წერილთა, რომელშიც (დაპირვებს იძლეოდა, რომ ფორმა „ვესტერმან K<sup>მა</sup>“ აქტიურ მონაწილეობას მიიღებს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში და მოახდენს 1,5 მილიონი მანეთის ობლიგაციების რეალიზაციასო.<sup>60</sup> იმავე 1909 წელს თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წარმომადგენელმა გ. ანდრონიკოვმა (ანდრონიკაშვილი) ელაე მილი ფორმის წარმომადგენლობის დეკემს, სადაც აღნიშნულია, რომ სამშენებლო მასალას, რომელაც აუცილებლად დასჭირდება რკინიგზის მშენებლობას, ფორმა დაუყოვნებლივ მანჭადის თავისი იმპერიის შიგნითა ფაბრიკებშიდან.<sup>61</sup>

1909 წლის 6 ივლისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის მიღების სურვილი გამოიქვეყნა ცნობილმა თბილისელმა ეპქარმა კარლ ადოლფუს ძე კრაუზერ და გეოლოგიის დოქტორმა იტო ფრიცმა. მათსა და თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წარმომადგენლებს შორის დაიდო კონტრაქტი, სადაც აღნიშნულია, რომ ხელის მოწერა პირთ აქეთ უფლება შეადგინონ კომპანია და რეალიზაცია გაუკეთონ ობლიგაციის სესხს კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის. გათვალისწინებული იყო 600.000 მანეთის ობლიგაციების რეალიზაცია.<sup>62</sup>

1910 წლის 21 ივნისს მოაგრობამ დამტკიცა კახეთის რკინიგზის აქციონერული საზოგადოების წესდება, გამოიყა 1,8 მილიონი მანეთის აქციები და 12 მილიონი მანეთის ობლიგაციები, რომელთა რეალიზაციაში აქტიური მონაწილეობა მიიღეს პეტერბურგელმა ბანკორებს.

1910 წლის 24 დეკემბერს პეტერბურგში, რუსეთ-აზიის ბანკის ინიციატივით შედგა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების პირველი სხდომა, რომელსაც ესწრებოდნენ ამ საზოგადოების დამფუძნებლები – თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წარმომადგენლები დამტკი ერასტის ძე ჩილოკაევი (ჩილიკაშვილი), გუბენს ინჟინერი გიორგი პავლეს ძე თუმანოვი (თუმანიშვილი) და მშენებელი

<sup>60</sup> ხესხა, თ. 286, ანაწ. 1, სქ. 1018, ფურც. 1-2.  
<sup>61</sup> ხესხა, თ. 287, ანაწ. 1, სქ. 472, ფურც. 104.  
<sup>62</sup> ხესხა, თ. 287, ანაწ. 1, სქ. 472, ფურც. 106.



ინგინერი იოსებ ზაქარაის ძე ანდრონიკოვი (ანდრონიკაშვილი). ვეროე თავადი დამატარი ალექსანდრეს ძე პავლენოვი.<sup>63</sup>

თავჯდომარე ე.პ. ენოვრადოვის პარიად საკითხებად აღვინა ვზის მშენებლობის ვეგმის განხილვა და ოპლენაკიების რეალიზაციის დაწყება იმ პარიადებით, რომლებსაც ფინანსთა მინისტრის შუამდგომლობით წესდება ითვალისწინება.

გამოქვეყნდა აგრეთვე კახეთის რკინგზის საზოგადოების აქციების რაოდენობა და შედგომელთა ენაობა.<sup>64</sup>

პეტერბურგის საერთაშორისო კომერციული ბანკი უდობდა 2150 აქციას,<sup>65</sup> პეტერბურგის სააღრიცხუო ბანკი – 2150,<sup>66</sup> რუსეთის საშინაო ვაჭრობის ბანკი – 900,<sup>67</sup> რუსეთ-აზიის ბანკი – 2500-ს,<sup>68</sup> სულ ამ აქციების რაოდენობამ შეადგინა 8.9000 მანეთი.

ფარული კენტისერით აარბეს საზოგადოების გამოცემა: (ფ. ა. ლისკი, გ. პ. თუმანოვი, ე. ა. ენოვრადოვი, შ. დ. ავალოვი; მ. ნ. ვურცევი; დირექტორის კანდიდატებად: ა.ბ. შამაყევი (შამაყაშვილი), ლ. ტ. ვალბურტი, პ. გ. შაიკვერი). კახეთის რკინგზის საზოგადოების რეზიდენციად დამტკიცდა პეტერბურგი (კოვენსკის ქ. №17, რუსეთ-აზიის ბანკი).<sup>69</sup>

კახეთის რკინგზის საზოგადოებისათვის აქციების გამოყოფა რუსეთის დიდი ბანკების მიერ აქტიურად დაიწყო 1910 წლის 24 დეკემბერს რუსეთ-აზიის ბანკმა კახეთის რკინგზის მშენებლობის საზოგადოებას მისცა 5000 ბანკის აქცია.<sup>70</sup> დაიწყო აქტიური მიმოწერა კახეთის რკინგზის საზოგადოების საქმეთა მმართველს ურადივადივიშია და ცნობილ რუს კაპიტალისტ ა.ა. პუტილოვს შორის, რის შედეგადაც რუსეთის სავაჭრო-სამრეწველო ბანკის დირექტორმა იმ კონმა საზოგადოებას ვადასცა 450.000 მანეთის აქციები.<sup>71</sup>

ზემოაღნიშნული ბანკების გარდა, კახეთის რკინგზის საზოგადოებისათვის აქციების ვაცემის შესახებ თავიანთი სურვილი პრესაში გამოაქვეყნებ პეტერბურგის საერთაშორისო კომერციულმა

<sup>63</sup> სკსა, ფ. 287, ანწ. 1, სკვ. 33, ფურც. 4-5.  
<sup>64</sup> ვ.ზ. "Правительственный вестник", 1912, №72.  
<sup>65</sup> ვ.ზ. "Кавказ", 1912, №248.  
<sup>66</sup> ვ.ზ. "Новое время", 1912 г., №131.  
<sup>67</sup> ვ.ზ. "Правительственный вестник", 1912, № 64, № 65, № 66.  
<sup>68</sup> ვ.ზ. "Московские ведомости", 1912, №72.  
<sup>69</sup> ვ.ზ. "Правительственный вестник", 1910, №234.  
<sup>70</sup> იფფფ, №233.  
<sup>71</sup> ვ.ზ. "Правительственный вестник", 1910, №236.

ბანკმა,<sup>72</sup> რუსეთის მინაგანმა სავაჭრო ბანკმა,<sup>73</sup> ბუტერბუჩებს, საღრიცხო ბანკმა<sup>74</sup> კაპიტალით უზრუნველყოფილმა აქციონერულმა საზოგადოებამ სწრაფი ტემპით ააღო, მაგრამ დღის წესრიგში ვერაფერ დადგა საკითხი კახეთის რკინიგზის საბოლოო მამართლების დადგენისა.

1911 წლის 7 დეკემბერს შედგა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების მორატე სხდომა, რომელსაც ესწრებოდნენ გამგეობის თავმჯდომარე ვ. ა. ლიპსკი და დირექტორები: მ. ნ. გურჯეილი; ვ. ა. ვინოგრადოვი და თავადი ზ. დ. ავალოვი.<sup>75</sup> ამ სხდომაზე დასვა საკითხი, რომ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის მიერ შემოთავაზებული კახეთის რკინიგზის პროექტში პრასიანის გადასასვლელი შეეცვლილყო ჩაღაუნის გადასასვლელით და რკინიგზის ხაზი მიხვდიყო არა სოფელ საქობომდე, არამედ წმინთს-წყალამდე. საზოგადოების წევრები პროექტის ასეთი ხაზით შეცვლისას გამოდიოდნენ ფინანსური თვალსაზრისიდან, რადგან რკინიგზა ჩაღაუნის გადასასვლელით უფრო ააფი დაეფებოდა, ედრე პრასიანის გადავლით. ვხათა მიმოსვლის მინისტრმა ა. რახლოვმა მოაწინა საზოგადოების მიერ შემოთავაზებული პროექტი,<sup>76</sup> მაგრამ მასში შეიტანა ზოგიერთი ცვლილება, სადაც მოითხოვდა, რომ მშენებლობის მთავარ ინჟინერს გაეყოფაღისწინებინა შემდეგი: „მას მერე რაც შემოღებული იქნა მოძრაობის გრაფიკი, რომელიც მოაწინა სამინისტრომ, გამომდინარე აქედან, ეამტკიცებ შემდეგ: სადგური ორხევი გადმოწეულია ოთხი ვერსით, კახანი – 6 ვერსით და ახლოსა მისული საგზატკეცილო ტრასასთან, სადგური იორი გადაწეულია 5 ვერსით და გადატანილია მარცხენა მხარეს, საგარეჯოს შესასვლელი – 2 ვერსით. სადგური ბადაურთი დამტკიცებულ პროფილში თველება 66-ე ვერსზე დატებს ასაქეცი ბადაურთან ახლოს მთა თითქმის 5 ვერსზე და 24 საფენი მიწა შემეირდება. სადგურ მელანთან მისასვლელი შემეირდება 1 ვერსით. ამ მოსაზრებას იმტომ ეამტკიცებ, რომ მატარებლის მისვლა სადგურ მელანიდან სადგურ კატრეთამდე ერთნახევრით აჭარბებს სადგურ ბადაურიდან სადგურ კატრეთამდე მისვლის დროს. აგრეთვე გადასარბენი დრო სადგურ ლოჭინიდან (ყოფილი ორხევი) ვახანამდე თითქმის სამჯერ აჭარბებს გადასარბენ დროს სადგურ იორიდან

<sup>72</sup> გაზ. "С.-Петербургские ведомости", 1911, №248.

<sup>73</sup> გაზ. "Кавказ", 1912, №249.

<sup>74</sup> იფე, №250.

<sup>75</sup> სენსა, ფ. 287, ანაქ. 1, საქ. 435, ფურც. 204.

<sup>76</sup> იფე, ფურც. 205.



ეხანამდე ამოღებული დრო მიმოსვლისა ლოკინსა და ეხანის შორის იმდენად გაიზარდა, რომ ვერ გაატარებს 16 მატარებელს იმ ტექნიკური მონაცემების გათვალისწინებით, რომელიც დამტკიცდა სამინისტრომ. ამ მომენტში მე ეხელმძღვანელობდი მას-ლოებითი გამოთვლის თვალსაზრისით და მოგაწოდეთ ეს ინფორმაცია, რომ სწორად გაგვეჩინოებინა მატარებლების მიმოსვლა და სადგურების განლაგება. სამინისტროს მიერ დამტკიცებული პროექტით ამ პროექტიდან გამომდინარე მასლოებითი გამომგარიშებით ვერჯეროებით შეიძლება მოგაწოთ მიმოსვლა სამი წველი მატარებლებისა ამ გარანტიების შედგენის დროს, რომ არ იყოს ვაცუ-დებელი უახე მიღწეული შედეგები. უნდა გათვალისწინოთ პროექტის შესახებ მეფინანსების აღრინდელი ბრძანებები. მისი ბრძანებით ეხანისა და საგარეჯოს შორის სადგურების დაუარსებლობა გამოიწვევს ადგილობრივი მოსახლეობის დიდ უკმაყოფილებას. დამტკიცებულ პროექტს თან უნდა დაერთოს დროის უწყისება, რაც აუცილებელი იყო მატარებლების შეფერხების დროს მათი ამოძრა-ეებისათვის.<sup>77</sup>

რკინიგზის საზოგადოების გამკეობის მიერ შემოთავაზებული გზის დარბეულების უწყისი 13.157.136 მანეთის თანხით, რაც კოლომეტრზე შეადგენდა 82.833 მანეთს, კომიტეტის მიერ 3,5 კოლომეტრით ქსელის გაგრბელების შემთხვევაში, მიწინებული იქნა 12.750.000 მანეთის ფარგლებში, რაც შეადგენდა კოლომეტრზე 78.569 მანეთს, ე.ი. 4.286 მანეთით ნაკლებს, ეოდრე ეს დანგარიშებული იყო საზოგადოების მიერ.<sup>78</sup>

აღსანიშნავია, რომ კომიტეტში საერთო ხაზის პროექტის განვილ-ვის შემდეგ, მიუხედავად იმისა, რომ პროექტი მიიწინეს, დაიხვა საკითხი პროექტის შეუსაბამობაზე საზოგადოების წესდებასთან, რომელშიც ცალკე ქველი გურჯანიდან სიღნაღამდე (წიორის წყალამდე) არ იყო გათვალისწინებული. ეს საკითხი კომიტეტის წევრთა შორით უნდა გადაწყდეს უმადლეს სამთავრობო ინსტანციებში. აქედან გამომდინარე, შესაძლებელი იყო რომ გამგეობის ამ საკითხის დადებ-ბითად გადასწვეტად მოუხდებოდა შეამდგომლობით შესვლა სხვა-დასხვა ინსტანციებში წესდებაზე დამტკიცებისათვის ან მათი შეკ-ელებისათვის, იმ შემთხვევაში თუ დამტკიცდებოდა ზემოთ მინიშნებული

<sup>77</sup> სესია, უ. 287, ანწ. 1, სკ. 433, ფურე. 205.  
<sup>78</sup> იმა, უ. 287, ანწ. 1, სკ. 433, ფურე. 206.

რკინიგზის პროექტი - ე. ი. გადასვლა ჩაღაუბნის ქველსა სიღ-  
ნაღმა.<sup>79</sup>

ასეთი პროექტი მართლაც დამტკიცდა გზათა მამოსელების სამინისტრომ და მოაწონა გზის დარეზულების უწყისი. საზოგადოების გამტკობის შიში ამ მხრივ უსაფუძვლო აღმოჩნდა. დამტკიცდა აგრეთვე, რომ გზის მშენებლობა დაიწყებოდა მონაკვეთების ნარდად გაცემის პრინციპით და ჩამარდებოდა კონკურენციით, ძირითადი სამუშაოები გზის მშენებლობისა დაიწყებოდა 1912 წლის აპრილიდან, დამთავრდებოდა 1914 წლის ბოლოს და დაიწყებოდა გზის სწორი ექსპლოატაცია.

აღსანიშნავია, რომ ინციტატეა კახეთის რკინიგზის სავითო სიგრძის შემოკლებისა და მიმართულების შეცვლისა ჩაღაუბნის გადასვლით ეკოთენოდა ქართულ საზოგადოებრიობის და პირველ რიგში თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის. ეს კარგად ჩანს 1911 წლის 9 მარტს გამტკობის თავმჯდომარის ფ. ა. ლამისკის მიერ ვაგზაწერილი წერილიდან გ. ა. თუბანოვის საბეღზე, სადაც აღნიშნულია, რომ „საზოგადოება მადლობელია თბილისის საზოგადოებრიობის ცდებისა, რათა კახეთის რკინიგზის სიგრძე და დირეზულება შემოირდეს და გამოთქამს რწმუნას, რომ 1) ყოველგვარი შიში კავშირგაბმულობის სამინისტროს მხრიდან გზის სავითო სიგრძის შემოკლებისა და მიმართულების შეცვლაზე უსაფუძვლოა; პირიქით, საქართო საზოგადოებას ქონდეს შეფისნაცვლის ან თავადაზნაურობის რამე განცხადება იმის შესახებ, რომ შეცვლილი მიმართულება არათუ უწინააღმდეგება ადგილობრივ ინტერესებს, არამედ უფრო მეტად აქმაყოფილებს, ვიდრე აღრიანოვის მიერ შემუშავებული ძველი მიმართულება; 2) ამირკავკასიის რკინიგზის ტექნიკური საზოგადოება ჩვენს ინტერესთან ერთად აქტიურ მონაწილეობის მიიღებს ისეთი პროექტის შემუშავებაში, რომელიც კახეთის რკინიგზას დააკავშირებდა ამირკავკასიის რკინიგზასთან. ამ მიზნის განსახორციელებლად ჩვენი გამტკობა შეამდგომილობით შედის რკინიგზების სამმართველოში; 3) 4000 მანეთი გუშინ გამოვგზაწერეთ ტელეგრაფით, დიდად ვიბოვთ, თუ ფული კვლავ აუკონდებელია, მოგვეწერეთ და ხასწრაფოდ ვადმოვგზაწენით; 4) ხელმოწერებს მიწების აქციების დათმობაზე ხასწრაფოდ მიადებთ. მე უპირჩილესად ვიბოვ თავად ავადოვს ვადასინჯოს ხელმოწერებს ტექსტი, აწიონის და შეფისასობს ის იურიდიული თვალსაზრისით, შესაბმლებელია საქართო ვახდეს

<sup>79</sup> იქვე, ფორმ. 207.

ახალი, უფრო საიმედო ხელმოწერების ტექსტი დიდი თხოვნა გვექნება თქვენთან, ვთორევი ძველეს ძვე, და თავად ავალღოთან, ვურადღებსა მიატყოთ ადგილობრივ ოფიციალურ ცნობებს სამუშაო ძაღვასა და რესურსებზე. ასეთი ცნობებსა სასარგებლოა გზის დირებულებების დამტკიცების დროს. საღამო ჩვენს ანტერებს<sup>30</sup>.

1911 წლის 15 მარტს საზოგადოების გამგეობას თხოვნით მიმართა გრაფმა გვიკინგმა, რომელიც უფლობა ტყის მასივებს თელავთან ახლოს. ის თხოვდა ადგილზე შეესწავლათ საკითხი თელავიდან 12-13 კილომეტრით კახეთის რკინიგზის გაგრძელების შესახებ სოფლებამდე - კონტაურამდე, ახტალამდე, ხორკელამდე. გრაფი გვიკინგი ამტკიცებდა, რომ თუ საზოგადოებოდა აღნიშნული სოფლები ბასაკს, მაშინ რკინიგზა პირველივე წლიდან მიიღებს რამდენიმე მილიონ უფრო ტვირთის ტყის მასივების გადასატანად. მაგრამ ადგილზე საკითხის შესწავლის შემდეგ გამოირკვა, რომ ის დირებულება, რომელიც დაეფუძნება ზემოაღნიშნული გზის გაგრძელებას, არ შეესაბამება კახეთის რკინიგზის ტექნიკურ და ეკონომიკურ ინტერესებს. ამიტომ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ გრაფ გვიკინგს უარო უთხრა.<sup>31</sup>

კახეთის მოსახლეობა დიდი ინტერესით მოელოდა რკინიგზის მშენებლობის დაწყებას, მაგრამ ამ დროს მოსახლეობაში გაერყედა ზმა, რომ ვერ დამთავრდებოდა გზის მშენებლობა თელავამდე, ხოლო ქსელი გურჯაანიდან სიღნაღამდე აშენდებოდა მოგვიანებით. ამან მოსახლეობის დიდი უკმაყოფილება გამოიწვია. მათ თხოვნით მიმართეს თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა ხელმძღვანელობას, რათა სასწრაფოდ გარკვეულიყო მდგომარეობა.

1911 წლის 26 აპრილს საზოგადოების გამგეობამ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სახელმწიფო თხზვეტორის ინფრერ რახმანის ასეთი შინაარსის დეკრეტი გაუტყაენა.<sup>32</sup> „გამგეობა უპირილიესად გთხოვთ საქართვევის შემთხვევაში დაარწმუნოთ სიღნაღის მოსახლეობა, რომ გზის მშენებლობა დაიწყება ერთდროულად როგორც თელავის ასევე სიღნაღის მიმართულებით“.<sup>33</sup> საზოგადოების სახელით სიღნაღის მოსახლეობა დაარწმუნეს, რომ რკინიგზა ორივე მიმართულებით აშენდებოდა.

<sup>30</sup> სესხა, ფ. 287, ანაწ. 1, სპ. 435, ფურც. 210.  
<sup>31</sup> სესხა, ფ. 287, ანაწ. 1, სპ. 435, ფურც. 211.  
<sup>32</sup> იქვე, ფ. 287, ანაწ. 1, სპ. 435, ფურც. 211.  
<sup>33</sup> იქვე, ფურც. 212.



1911 წლის 23 ივნისს შედგა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის წარმომადგენელთა განსაკუთრებული სხდომა, სადაც უნდა ტყუილად (წინააღმდეგ ხმა მისცა სამმა პაროქიამ) თანხმობა განაცხადა ჩალაუბნის ვარიანტზე; ოღონდ რკინიგზის უნდა გაგრძელებულიყო კიდევ 8 კილომეტრით ზირის გამოქვაბულის გასასვლელამდე ამ პუნქტამდე გზის გაგრძელების იდეას იცავდა სამხედრო უწყება დრავუნთა პოლკისა, რომელიც იდეა დედოფლისწყაროში.

გ. პ. თუმანოვი დაეთანხმა ამ მოსაზრებას და პეტერბურგს აუწყა, რომ ხაზის გაგრძელება მომგებანი იქნებოდა საზოგადოებისათვის, ოღონდ დარბეულების წარდგენის დროს გათვალისწინებული უნდა ყოფილიყო თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა სხდომის აღნიშნული გადაწყვეტილება; პეტერბურგში ეს შესწორება უარყვეს.

1911 წლის 1 ივლისს გ. პ. თუმანოვი გადადგა საზოგადოების დირექტორის თანამდებობიდან. წესდების 33-ე პარაგრაფის თანახმად საზოგადოების საშახურში ჩამდგარ პაროქებსაც არ ჰქონდა უფლება მონაწილეობა მიეღო გამგეობის მუშაობაში.

გზათა მამოსელის მინისტრმა რკინიგზების სამმართველოს უფროსის მოხსენების საფუძველზე ვარსა-სარიყაშიძის რკინიგზის მშენებლობის უფროსი ინჟინერი რაკობორსკი დაინშა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მოავარ ინჟინრად და გაათავისუფლდა ის კვლეა დაკავებული თანამდებობიდან 1911 წლის 1 ივნისიდან.<sup>64</sup>

გ. პ. თუმანოვი დაიტკიცდა მოავარი ინჟინრის მოადგილედ და ტექნიკური განყოფილების უფროსად.<sup>65</sup>

1911 წლის 26 აგვისტოდან კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ინსპექტორად დაინშა ინჟინერი რახმანინი, ხოლო მის თანაშემწედ ინჟინერი ჩხუტოვა.<sup>66</sup>

ამ დანიშვნების შემდეგ უნდა დაწვებულიყო მიწის საშუშაოების დღის წესრიგში დაეცა მშენებარე რკინიგზისათვის ხაჭირო მიწების გაყოფა, რაც დამტკიცებული იყო 1910 წლის 21 ივნისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების წესდების მიხედვით (§ 4). გამგეობას უფლება ჰქონდა თავისი აქციებით შეეხანა ის მიწები, რომელიც აუცილებელი იყო რკინიგზის მშენებლობისათვის. რაიონებში მიწები ეკუთვნოდათ თავადაზნაურთა საგვარეულოს წარმომადგენ-

<sup>64</sup> Указатель правительственных распоряжений по М.П.С. от 17 сентября 1911 года, №38, С.-П., 1911.

<sup>65</sup> ივ.ფ., №39.

<sup>66</sup> ივ.ფ., №76.

ლებს, ასევე ვალებებს, ხოლო ქალაქის მიწები აფილიობრე მმართველობას.



1911 წლის 6 ივნისს ქალაქის საბჭომ უარყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების შეაბფგომლობა, რათა მოსთვის უფასოდ გამოეყო საქალაქო მიწები ახალი სატვირთო სადგურის მოსაწყობად. ქალაქის მმართველობამ შესაძლებლად ჩაივალა:

1) გამოეყო კახეთის რკინიგზისათვის 1200 კვადრატული საყენი აფილი სათადარიგო საფადმყოფოსთან 12.000 მანეთად და თვით საფადმყოფოს შებნა 30.000 მანეთად;

2) გამოეყოს უნიფერსიტეტის მონაკვეთიდან 20.383 კვადრატული საყენი 40.766 მანეთად, რათა ეს თანხა ვადარიცხვის უნიფერსიტეტის მშენებლობის ფონდში. შეუთანხმებლობის შემთხვევაში, მოყარ კომიტეტს, რომელსაც დაეალებული აქვს თბილისში უმაღლესი სასწავლებლის გახსნა კადანწყეიტოს აღნიშნული საკითხი თავის სასარგებლოდ.

3) გამოეყოს 7.060 კვადრატული საყენი რკინიგზელების დასახელებიდან 2 მანეთამდე კვ. საყ. სულ 15.300 მანეთი არ ჩათვლოს ამ დასახელებაში ის ტვირთორიება, სადაც უკვე დაწყებულია საყენორებული სახელების მშენებლობები.

4) ზემოთ დასახელებული განვარიშებებით გამოყოფა მოხდეს მხოლოდ ამ შემთხვევაში, თუ კახეთის რკინიგზის ფაქტორ ბატონად მოვეყვლირება თბილისის გუბერნიის თავდაპირველობა. სხვა შემთხვევების ხელში საყენის გადასვლის შემთხვევაში დაეყოზოს რკინიგზის საფადმყოფოს კომპლექსი თავისი შებნით 42.000 მანეთად, უნიფერსიტეტის მონაკვეთის შემოგარეში 101.917 მანეთად და რკინიგზელების დასახელების შემოგარეში 38.250 მანეთად. აქედან პირველი ორი მონაკვეთის ღირებულება ვადახილი იქნას ნაღდი უფლით, ბოლო კი - შეიძლება კახეთის რკინიგზის მშენებლობის აქციებთ.<sup>87</sup>

1911 წლის 19 სექტემბერს ქალაქის მმართველობა შევიდა საბჭოში კახეთის რკინიგზის სატვირთო მოხსენებით: მშენებარე კახეთის რკინიგზის სახელმწიფო ინსტრუქტორმა ინფანერმა რაბმანინმა ქალაქის თავს აცნობა, რომ რკინიგზის სატვირთო სადგურის აგება ვათვალისწინებულია ქალაქიდან მოშორებით, დაახლოებით სამ კლომეტრზე სადგურ ნაყოილულიდან.<sup>88</sup> აქედან გამოძღვრარე ვარკვეა, რომ სახელმწიფოს მზრიდან ამ ვხისათვის ვარანტიების მიცემაში დიდი

<sup>87</sup> სესხა, უ. 287, ანაწ. 1, სკ. 53, უარყო, 57-58.

<sup>88</sup> აქვე, უ. 287, ანაწ. 1, სკ. 53, უარყო, 58-59.

როლი თამაშა თბილისის საქალაქო სამმართველომ, რომელმაც გაითვალისწინა ამ ვხის დიდი მნიშვნელობა ადგილობრივი მოსახლეობისათვის. თვალისწინებდა რა ყოველივე ამის, ინჟინერი რახმანნი თელის, რომ თუ დაპროექტებული სატვირთო სადგურის ადგილი მდებარეობა ქალაქისათვის არახელსაყრელია, მაშინ საქარო ვახლება ქალაქის მმართველობის ახალი შეამფრთხილობა ამ სადგურის მასშტაბის შესახებ იმ ადგილთან, სადაც დიდი მოთხოვნილებაა საქონელზე ყოველივე ეს მხედველობაში იქნებოდა მიღებული საკითხის საბოლოოდ გადაწყვეტის დროს. იმის გათვალისწინებით, რომ კახეთის რკინიგზის მეორე მონაკვეთზე არ არის შემოთავაზებული გასაჩერებელი პუნქტები (შეიღოდა სადგური ბაკურციხეა), ამიტომ წინარის წყალამდე ხაზის გასაგრძელებლად აუცილებლად საქარო ვახლება სათადარიგო გამწვები პუნქტი. აქედან გამომდინარე, მოხსენებითა პარათი ტექნიკური და ეკონომიკური ურთიერთობებისათვის აუცილებელია.<sup>99</sup>

იმვე 1911 წლის 7 დეკემბრის სხდომაზე იხილებოდა საკითხი იმის თაობაზე, რომ საზოგადოების წყლების მე-7 პარაგრაფის შესაბამისად, არაუგვიანეს ვეცხი თვისა, საზოგადოება ვალდებულია, კემარგამბულობის სამინისტროს დასამტკიცებლად წარუდგინოს საერთო შესასრულებელი პროექტი და ვხის მშენებლობის მიღიანი ხარჯთაღრიცხვა, რათა გამკეობამ პირველი საძიებო პარტია გამოიხაზოს, რაც შესაძლებელს გახდის მთავარი ინჟინრის მოწვევაზე შეუდგეს მიწის საძუშაოებს გამკეობის დირექტორის ინჟინერ გ. პ. თუმანოვის ხელმძღვანელობით.<sup>100</sup> საბოლოოდ სამშენებლო საშუალებების გამოიხაზეს ვხის გასაყვანად შეუდგინენ ორ კოდეც ვასულო 1910 წლის იანვარში და მიუხედავად მთიან ადგილებში მუშაობის მძიმე პირობებისა და კავკასიის მკაცრი ზამთრისა, მიწის საძუშაოები დაამთავრეს 1911 წლის 1 ივნისს. ივნისშივე მთავარი ინჟინრის თანამდებობაზე მოწვეული იქნა ა. თ. რაკიბორსკი - ერთ-ერთი ყველაზე გამოცდილი ინჟინერი რკინიგზების მშენებლობისა მთიან პირობებში. უკვე მისი პირადი ხელმძღვანელობით დამუშავდა ხაზის პროექტი და შედგა ხარჯთაღრიცხვა, რომელიც 23 ივლისს საწესდებო დროის გათვალისწინებით წარუდგინა ფრანსუა მინისტრს დასამტკიცებლად. უკანასკნელი მონაკვეთები შეიძლებოდა სათვლილიყო სესებით რეალურად.

<sup>99</sup> სცხსა, უ. 287, მარ. 1, სკ. 435, ფურც. 206.

<sup>100</sup> Устав общества Кавказской железной дороги от 25 июня 1910 года, § 7. С.-П., 1914.

ნაცვლად შემოთავაზებული პრასიანის გაფასებულებისა, რომლის დატოვებას შემსახვევში აუცილებლად საქმით გამოვლიდა გერმანიის გეოგრაფიკული ინსტიტუტი (იგი დაშვებული იყო წესდებით), მაშინ თანა ვხედავთ რკინიგზის ხაზის გაყვანის ჩაღობვის გაფასებულებით. ამ გაფასებულებით შეიძლება შეგვიკარგინათ არა მარტო გზის მოღიანა სივრცე, არამედ თავიდან აუცილებინათ აღმართები და აღარ იქნებოდა საქმით გეოგრაფიკული გეგმა. ეს გააღვივებდა გზის მომსახურებას ახლომდებარე დიდი და მდიდარი სოფლებისათვის.

ქაზიყის მომსახურებისათვის, რომელიც კახეთის ნაწილია და სიღნაღი მასში შედის, დაპროექტებული იყო 18 კილომეტრის სიგრძის ქველი სადგურ ვურჯაანთან, რომელიც მდებარეობს გაფასებულების იქით, ნავთლუდიდან 111 კილომეტრზე.

ხაზის სარკით სივრცე ზემოაღნიშნულ ქველთან ერთად იქნებოდა 162 კილომეტრი, ნაცვლად წესდებით გათვალისწინებული 173 კილომეტრისა.<sup>51</sup>

შეუხედავად იმისა, რომ დაპროექტებული მიწის სიმაგრის სიგანე შემოთავაზებული იყო 2,40 საგნი, შესაძლებელი ხდებოდა 2,60 საგნამდე მისი გაზრდა. ხელოვნური ნაკებობანი თელავი-სიღნაღის მონაკვეთზე უნდა გაკეთებულიყო ქვისგან, ნაცვლად წესდებით გათვალისწინებული ხის მასალისა.<sup>52</sup> გზის მშენებლობის ღირებულება ეთიხვეოდა წესდებით დამტკიცებული ფულის რაოდენობას და შეადგენდა 13 მილიონ მანეთზე მეტს.

რკინიგზების სამმართველოს კომიტეტში, რომელიც ხელმძღვანელობდა ახალი რკინიგზის მშენებლობას, განიხილეს გზის მოღიანი ღირებულების ხარჯთაღრიცხვა და ვ. წ. ჩაღობვის პროექტი სიღნაღთან ცალკე ქველის; პროექტმა მიწიწება დაიმსახურა.<sup>53</sup> ადგილობრივი მოსახლეობის მოთხოვნის შესაბამისად ხაზოვადობა იძულებული გახდა, გაეგრძელებინა ქველი სიღნაღთან 3,5 კილომეტრით (იველისამდებამა ხაზი სოფელ საქიბოდან წმორის წყალამდე, ამ ორ პუნქტს შორის მანძილი 3,5 კილომეტრია), რამაც გამოიწვია ხარჯთაღრიცხვის მნიშვნელოვნად შეცვლა. ეს ცვლილებები განსაკუთრებით შეეხო სამუშაოთა შეფასებას. სამუშაო ფასი მიწის სამუშაოებისა შეშკარდა 26 კაპიტით 1 კუბურ საფენზე, ხოლო ქვის დაფება ხელოვნურ საფარველზე შეშკარდა 12 მანეთით 1 კუბურ

<sup>51</sup> Устав общества Кавказской желѣзной дороги от 25 июня 1910 года, § 6.

<sup>52</sup> იქვე, § 7.

<sup>53</sup> ზესსა, ფ. 287, ანწ. 1, სქ. 485, ფურც. 206.

საფენზე და ა.შ. განსაკუთრებით სავრანობი იყო ფასების შემცირება შმალებისა და ბალასტის დამზადებაზე.

კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გამგეობის მიერ საფრანგო ხარჯთაღრიცხვებში შეტანილი ერთი შმალის ფასი 1 მანეთსა და 70 კაპიკიდან და დაბალასტებაზე 11 მანეთიდან ერთ კუბიკურ საფენზე კომიტეტის მიერ ჩამოფასებული იყო შესაბამისად 1 მან. და 30 კაპიკზე და 8 მან. და 25 კაპიკზე. ითვალისწინებდა რა ადგილობრივ პირობებს, საზოგადოების გამგეობა ბოლომდე არ იყო დარწმუნებული, რომ აღნიშნული ფასებით დამზადდებოდა შმალები და ვაკუოებული იქნებოდა გზის დაბალასტება. ამიტომ მუამდგომლობით შევიდა კავშირგაბმულობის სამინისტროში, რომ კონკრეტუციის შედეგების გამოამკარაყების შემდეგ ამ საკითხზე გამოიყუთ დამატებითი სახსრები.

1911 წლის 7 დეკემბერს ყურადღება გამახვილდა აგრეთვე სადგურ ნაეთლულის მშენებლობაზე, რომელიც კახეთის რკინიგზის საწყისი პუნქტი იყო.

ეს სადგური კახეთის რკინიგზაზე შემოსული ყველა ტვირთის ერთადერთი გადაყვმა პუნქტი იქნებოდა მათგან ზოგიერთი ტვირთი ამიერკავკასიის რკინიგზაზე ვაგარძელებდა მუზაყრობას, ზოგიერთი კი თბილისში დარჩებოდა.<sup>14</sup>

მაშასადამე, ტვირთის ქალაქელი მიმღებები და გამგზავნები, იმ ტვირთისა, რომელიც ეკუთვნოდა კახეთის რკინიგზას, იძულებულნი იქნებოდნენ ხკმე ქჷონოდათ არა კახეთის რკინიგზისთან, რომელიც თითქმის მიუკაქუელია თბილისზე, არამედ სადგურ თბილისთან. ამ შემთხვევაში მომხმარებელი ტვირთის ვადაყენის შემდეგ კარგავდა დიდ დროს. თბილისთან ნაეთლულის შესართებელ პატარა მონაკუვოზე. ამას შეიძლება დავსატოს ისიც, რომ როგორც სადგური ნაეთლუდი, ასევე სადგური თბილისი აღნიშნულ დროს ძველად მოსამსახურებელი იყო. კახეთის რკინიგზის მშენებლობა კი მოათხოვდა მნიშვნელოვნად ვაფართოებუდიყო ნაეთლულის მომსახურება. მასზე ღახარკული დიდი თანხების რაოდენობა ძირითადად ვადაყიდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების ხარჯზე.

გზათა მიმოსვლის სამინისტროში კახეთის რკინიგზის პროექტის განხილვის დროს ამ უკანასკნელზე დიდი ყურადღება იქნა გამახვილებული. რკინიგზების მშენებლობის სამმართველოს კომიტეტმა გამოთქვა აზრი, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებამ

<sup>14</sup> ხკმსა, ფ. 287, ანწ. 1, სკვ. 435, ფურც. 208.

ქალაქთან უნდა ააშენოს თავისი სატყეო სადგური, რომელსაც ეწეოდა მისსველელი ქალი ნათელუდიან 3,5 კილომეტრზე.

სადგურისა და ქელის მშენებლობა დაახლოებით გამოანგარიშებით დაეფლებოდა 530.000 ათასი მანეთი, მაგრამ ეს თანხა შეიძლება შეცარიებულყო, თუ თეთონ ქალაქე დანტერესებული იქნებოდა ამ სადგურის მშენებლობით. ქალაქის მოსახლეობა შეზღუდვოდა რკინიგზის საზოგადოების წარმომადგენლებს და შეამკარება ამ ადგილ-მღებარობის ფასს, რომლის გამოყოფაც აუცილებელი იყო სადგურის მშენებლობისათვის.

აღიარებული იქნა რა ის საყვო, რომელიც ეწეოდა კახეთის რკინიგზის თბილისში თავისი სადგურის მშენებლობის შემოსევვაში – ახალი რკინიგზების კომისიის მიერ გამოანგარიშებული იყო, რომ 82% კახეთის რკინიგზის გასატანი ტვირთისა თავს მოაყრდა ამ სადგურში. ურადსაღესი იყო, რომ შემოსავალი ამ ქელადან და სადგურიდან გაძარდილებდა როგორც გზის ექსპლუატაციის ხარჯებს, ასევე სამშენებლო ხარჯებსაც. საკუთარი სადგურის აშენების შემოსევვაში, კახეთის რკინიგზის საზოგადოებს განთავისუფლებულია ზედმეტი ხარჯებისაგან, რაც მოხმარებულია ამერკავკასიის რკინიგზის ნათელუდისა და თბილისის სადგურების გაყაროებას.<sup>25</sup> საზოგადოების გამეგომას მაშნდა, რომ თბილისში სატყეო სადგურის აშენება აუცილებელი იყო და ხსოვდა თბილისის გუბერნიის თავადანაურობის ზღვმღვანელობის გამოიგენის თავისი რწმუნებულებანი და შეამდგომლობით შეხუდიყო მთავრობის წინაშე შემდეგი პირობების გათვალისწინებით:

1) უფლება მიეცეს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას, ააშენოს და ექსპლუატაცია გაუნოს ქელს სადგურ ნათელუდიან ქალაქ თბილისამდე, რომლის სიგრძე დაახლოებით 3,5 კილომეტრი იქნება და მოაწყოს თბილისში საკუთარი სატყეო სადგური;

2) სადგურისა და ქელის მშენებლობისათვის აუცილებელ კაბიტალს მოაყრობამ უნდა მისცეს დამატებითი სახელმწიფო ვარანტიცხი.

გერ კოლე მაშინ, როდესაც დაბადა აზრი კახეთის რკინიგზის მშენებლობის შესახებ, მის სასარგებლოდ მიყავდათ სხვადასხვა არგუმენტები, რომელთა შორის ქალაქის სამმართველომ წინა პლანზე დააყენა ერთ-ერთი, ყრბოდ ის, რომ ეს გზა ქალაქთან დაახლოვებდა მდიდარ დიდ რაიონს, რომელიც აწარმოებდა მრავალგვარ სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტებს. აქ გათვალისწინებული იყო გათვლებული

<sup>25</sup> სესხა, გ. 287, ანწ. 1, სქ. 435, ურც. 209.

საქონლით ადგილობრივი მოსახლეობის დროულად მოძარცვება, ამისათვის რომ ტვირთის მიტანა გზის რაიონიდან ადგილზე მისი მოხმარებისას ყოფილყო ადგილი, ეიძურე მისი ტრანსპორტირება სახმელეთო გზით. თუ ყოფილყო ამას გვერდს ადგილით, შესაძლებელია გზის ექსპლუატაცია აღმოჩნდეს წამყვანი, თუკი ის მოქმედებდა მარტო თავის ბოლო ბუნქტებს და არა შუამდებარე რაიონებს.<sup>96</sup>

სატვირთო სადგურის მოწყობა ქალაქის ცენტრიდან 8-10 კილომეტრის დაშორებით, სადაც მინდორში, სადაც არ იყო არც საეკტრო ფარდულები, არც საცხოვრებელი სახლები, ამიერბოდა გზის მნიშვნელობას ქალაქისათვის, რადგან ქალაქიდან ამ მანძილზე დაშორებულ სატვირთო სადგურში ტვირთის მიტანა უკუღებულყოფდა ამ სივრცეს, რომელიც მიიღებდა უფრო აფრულესებანი გზით მიტანისას. თუ მამინდელ ფასებს გავითვალისწინებთ, დაბროექტებული სადგურიდან ქალაქში - თათრის მოედანზე ან სოლდათის ბაზარზე - ფული ტვირთის მიტანა დაეღებოდა 5-8 კაპიკი და ეს მამინ, როდესაც იმავე პროდუქტების მიტანა ვაგონებით რაიონიდან, რომელიც მდებარეობდა 50-60 კილომეტრის დაშორებით, ვიჭვით, საგარეოდან ღირდა 8 კაპიკი. ამიტომ, თუ ავიღებთ სარკინიგზო ხარჯებს და მას მივამატებთ ტვირთის გადატანის ღირებულებას სატვირთო სადგურიდან ქალაქის ცენტრალურ ნაწილებამდე აღმოჩნდება, რომ სახმელეთო გადატანა ბევრ შემთხვევაში უფრო ადვილი იყო და მისზე გადამზიდა ფურგონები თავისუფლად გაუნწყვდინ კონკურენტციას რკინიგზას. აღარაფერს ვამზობთ იმაზე, რომ თუკი საკითხს ასე დავაყენებთ, გზა გამოეთხოვებოდა ბევრ ტვირთს, რომლებსაც მასზე იყო გათვალისწინებული. აქედან გამომდინარე, ნათელია, რომ გზის ვაფანა და სატვირთო სადგურის თბილისიდან მოშორებით ამენება საგრძობლად დააკინებდა გზის დანაშნულებას ქალაქისათვის და უმნიშვნელოდ აისახებოდა გადასატანი ტვირთის ფასებზე მათ შესამცირებლად.

ქალაქის მშართველობამ მოიხმინა რა 1911 წლის 17 სექტემბრის დადგენილება, აღნიშნა, რომ კახეთის რკინიგზის სადგურის მოშორებით ამენება, ბევრად შეამცირებდა ქალაქისათვის ამ გზის მნიშვნელობას და არ მასცემლათ მოსალოდნელ დაფებით შედგეს პროდუქტების გასაიფებლად, რის საფურცელზეც ქალაქის მშართველობამ დაადგინა:

<sup>96</sup> სკესა, ფ. 287, ანწ. 1, სკ. 53, ფურც. 60.



1) ზემოთ ჩამოვსახილვებელი წინადადებები დაიცავს ქალაქის საბჭოს წინაშე და საკითხის სასწრაფოდ გადასაჭრელად საბჭოს მას ტელეგრაფის საშუალებით აღძრას შეამდგომლოს ახალი რკინიგზების მშენებლობის უფროსის წინაშე იმის თაობაზე, რომ ქალაქში, მის ერთ-ერთ უბანში – ავლაბარში – შეიძლება კახეთის რკინიგზის სატვირთო სადგურის მშენებლობა, ამასთანავე აღნიშნოს, რომ ეს ადგილი ქალაქის მოსახლეობისათვის არასასურველია;

2) საბჭომ გადაწყვიტა, აღძრას შეამდგომლოს ახალი რკინიგზების მშენებლობის სამმართველოს უფროსის წინაშე, რომ შესაძლებელია კახეთის რკინიგზის სატვირთო სადგური მოეახლოვდეს ქალაქს და მის ერთ-ერთ უბან ავლაბარს;

3) ზემოაღნიშნული გადაწყვეტილება წარუდგინოს ვუბერნატორს ქალაქის მმართველობის უკრძალში რევისტრაციის გაუტარებლად.<sup>87</sup>

ეს გადაწყვეტილება ქალაქის თავმა დაუყოვნებლივ გაავრცელა პეტერბურგში, ახალი რკინიგზების მშენებლობის სამმართველოში შემდეგი შინაარსის დეპეშით:

„1911 წლის 19 სექტემბრის ქალაქის საბჭოს გადაწყვეტილების თანახმად შეამდგომლით შემოვიდეთ იტყუნს წინაშე, რომ შესაძლებელია აშენდეს ქალაქში, მის ერთ-ერთ ნაწილში – ავლაბარში – კახეთის რკინიგზის სატვირთო სადგური იმის გათვალისწინებით, რომ სადგურ ნაყოფიერიდან მომორებით მიესაგრ ეს ადგილი არ ითვალისწინებს ქალაქის მცხოვრებთა ინტერესებს, რაც გამოიხატება იმაში, რომ მათთვის სასიცოცხლო პრობლემები ადვილზე იქნას მატანილი. რწმუნას გამოვიტყამ, რომ აღნიშნულ შეამდგომლობას უფურავლად არ დატოვებთ“.<sup>88</sup>

ახალი რკინიგზების მშენებლობის სამმართველოს უფროსმა ედვორტელმა გამოავრცელა საპასუხო ტელეგრამა: „სახოგადოების გაზრდობის, მოავარი ინჟინრის და ჩემი პირადი ნაყნობობა ადვილობრივი პირობებისადმი უფლებას მაძლევს აღენიშნო, რომ თბილისის ინტერესების დასაკმაყოფილებლად დიდი მნიშვნელობა ექნება ადრე მიღებულ გადაწყვეტილებას, რომ კახეთის რკინიგზის სატვირთო სადგური ავიოს შვიი ზღვის ქუჩის პირდაპირ მეგრამ ამ მოსახრებსაზე საბოლოოდ დაყრდნობა არასწორად ასახება დამტკიცებული წესდებით მიღებულ პირობებში, ხოლო მისი მოთხოვნების შესრულებამ შეიძლება გამოიწვიოს მშენებლობის ღირებულების იმ რაოდენობით გაზრდა, რომელიც არა მარტო თავის სიტყვას იტყვას

<sup>87</sup> ხესია, უ. 287, ანაქ. 1, სქ. 53, უფრც. 61.  
<sup>88</sup> ხესია, უ. 287, ანაქ. 1, სქ. 53, უფრც. 62.



საწარმოს ათვისებაში, არამედ ნეკატორად იმოქმედებს მისი ვახსნის დროზე”<sup>99</sup>

ქალაქის მიწების გამოყოფის შესახებ მმართველობას სურსათი ჰქონდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მთავარ ინჟინერთან რაიცი ბორსტისთან. 1911 წლის 30 ნოემბერს მთავარმა ინჟინერმა რაიცი ბორსტომ ვაკეთა შემდეგი განცხადება: საპროექტო გეგმით მიწების გამოყოფას ექვემდებარება შემდეგი მონაკვეთები: ა) სატვირთო სადგურის ქველთან მონაკვეთები: 1) რკინიგზელთა დასახლებიდან 7.650 კვ. საგენი მონაკვეთი; 2) უნივერსიტეტის დასახლებიდან 20.384 კვ. საგენი მონაკვეთი; 3) მონაკვეთი 1200 კვ. საგენი ფართობით სარეზერვო საავადმყოფოსთან, მისი ამუშების გათვალისწინებით; ა) გადასასვლელი გზა ამირკავკასიის რკინიგზის სადგურ ნავთილულთან; 4) გზის შემოვარენი რკინიგზელთა დასახლებიდან 2.844 კვ. საგენი.

ამვე აღსანიშნავია, რომ დაახლოებით 1200 კვ. საგენი ქალაქი ვადაცემული ჰქონდა პირობითად. 1889 წლის 30 იანვარს იმპერატორის ბრძანებით თბილისის საზოგადოებრივ მმართველობას იმპერატორ ალექსანდრე II-ის თხოვნის უკუდავსაყოფად სახელმწიფო ხაზინიდან გამოეყო 1200 კვადრატული საგენი მიწის ფართობი ავღაბრის მონაკვეთზე უფასო საავადმყოფოს ასამუშებლად. ამიტომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოება იძულებული გახდა, აღებრა შუამდგომლობა ხაზინის წინაშე, რათა საავადმყოფოს მშენებლობის ღირებულება შეფასებული ყოფილიყო 20.000 მანეთად.

1911 წლის 5 დეკემბრის დადგენილებით საქალაქო მმართველობამ საბჭოს სთხოვა:

ა) გამოეყოს კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებას 12 მანეთად კვადრატული საგენი მიწა სატვირთო სადგურის ასაგებად.

1. რკინიგზელთა დასახლების მონაკვეთი – 15.300 მანეთად;
2. უნივერსიტეტის დასახლების მონაკვეთი – 40.768 მანეთად;
3. მშენებარე საავადმყოფოს ტერიტორია – 20.000 მანეთად;

ბ) სადგურ ნავთილულიდან გადასასვლელი გზა:

4. რკინიგზელთა დასახლების მონაკვეთი – 81.756 მანეთად;

5. დაეუფლოს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას გამოყოფილ მონაკვეთებზე ქალაქის მმართველობის მინიშნებით და საზოგადოების ხარჯებით მოაწილოს ოთხი გადასასვლელი.<sup>100</sup>

ამრიგად, კახეთის რკინიგზის საზოგადოების ცდა, ქალაქის მმართველობას უფასოდ გამოეყო მიწები სატვირთო სადგურის მშენებ-

<sup>99</sup> სეფია, ფ. 287, ანწ. 1, საქ. 53, ფურც. 63.

<sup>100</sup> სეფია, ფ. 287, ანწ. 1, საქ. 53, ფურც. 65.

ლობისათვის უმედეგოდ დამოკრძა ამ საქმეში ცალკე დიდი როლი ითამაშა თბილისის გუბერნიის თავდაზნაურობამ. მისმა აქტიურმა მონაწილეობამ განაპირობა ის, რომ ზემოაღნიშნული მიწის ნაკვეთისი ქალაქის მმართველობამ რკინიგზას 157.824 მანეთად დაუთმო, ხევა შემთხვევაში თანხა გაცილებით მეტი იქნებოდა.

1911 წლის 28 ოქტომბერს გამოქვეყნდა კავკასიის მეფისნაცვლის ბრძანება №22492: „გუბერნატორებს, სამხედრო გუბერნატორებს, ოლქის უფროსებს, კავკასიის ოლქის კავშირგაბმულობის უფროსს: კავშირგაბმულობის მინისტრის წებთან შეთანხმების საფუძველზე კავკასიაში ვაგზუნა კავშირგაბმულობის მინისტრის კარცელარის დირექტორი ა. ტუვან-ბარანოესკი, რომელსაც დაევალა შეისწავლოს დაუბნაერებელი საქმეები კავკასიის რკინიგზებისათვის მიწების გამოყოფის შესახებ“.<sup>101</sup> ამ ბრძანებას ხელს აწერდნენ გენერალ-ადიუტანტი გრ. ვორონცოვ-დაშკოვი და მეფისნაცვლის კარცელარის საქმეთა მმართველი ნ. ჯუნკოესკი.

თბილისში ჩამოსულმა ა. ტუვან-ბარანოესკიმ თავდაზნაურთა წარმომადგენლებთან შეხვედრისას დიდი ყურადღება დაუთმო კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის მიწების გამოყოფის საკითხს. მან სიბოჟა გუბერნიის თავდაზნაურთა წინამძღოლის ვ. ბაგრატიონ-დავითაძეს გამოეყო კომპეტენტური კომისია კახეთის ამ რაიონებში, სადაც პროექტით რკინიგზა გადიოდა ამ ხოლზე, რომელზეც გაშენებული იყო აფელოპირე მიეზორებელთა ექნახები და ბაღრა-ბოსტნები.

1911 წლის 14 დეკემბერს გამოქვეყნდა კავშირგაბმულობის მინისტრის ბრძანება №377 „ამიერკავკასიის მხარეში რკინიგზების მშენებლობისათვის მიწების გამოყოფის საქმეთა მოწესრიგების დონისძებრათა შესახებ“. „ენდობი რა მეფისნაცვლის 1911 წლის 28 ოქტომბრის № 22492 ბრძანებას და აგრეთვე კავკასიის მეფისნაცვლის თანამშენის სამოქალაქო საკითხებში სენატორ ე. ა. ვალაყის თავმჯდომარეობით 1911 წლის 18 აგვისტოს ჩატარებული სხდომის აღონაწერს კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის მიწების გამოყოფის შესახებ, ვთავაზობთ მიდიოთ ისინი წებშია რწმუნებულ რკინიგზებზე სახელმძღვანელოდ და განუბრველად შესასრულებლად“.<sup>102</sup>

ეს ბრძანება გადაეცაგნა ამიერკავკასიის რკინიგზების უფროსს ნ. ზურაბოეს, კახეთის გზის უფროსს ვ. კრკვებს და მიწათმოქმედებს ნ.

<sup>101</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 28 октября 1911 года.

<sup>102</sup> სქებსა, ფ. 305, ანწ. 2, სქ. 142, ფურც. 63;

კრიზისი, ისინი აქტიურად შეუდგნენ აღნიშნული პრბლემების შესრულებას.

1912 წლის დასაწყისში თბილისის მოავარმა ნოტარიუსმა ა. სტრახოვმა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების რწმუნებულად მიწების შესყიდვის საქმეში სიღნაღში ვაგზაგა კაზიმირ რომანის ძე სტრატენკესკი.

1913 წლისათვის მიწების გამოყოფის პროცესი შეფერხდა. ეს გარდა ჩანს გახუთ „კავკასში“ გამოქვეყნებულ სტატიაში: „კახეთის რკინიგზა თავისი მიმართულებით კეთის სოფლებს: გურჯაანს, ვეჯინს, ბაკურციხეს, კარდანახს, რომლებიც შედიან სიღნაღის მაზრაში. ეს მიწები ძირითადად კრძო მესაქონლეების ხელშია, რომლებზეც გამკნებელია საკარმიდამო ვენახები.<sup>103</sup> მშენებლობა მიმდინარეობდა გამოყოფილი მიწების მონაცემზე ფულადი სახსრები კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სამმართველოს მიერ მფლობელებზე გაკეტილი იყო მათივე განსაზღვრებით და მათთან შეთანხმებით. ასეთ პირობებში მიწების მფლობელთათვის შეიქმნა ძალიან მძიმე მდგომარეობა. მიწები ჩამორთმეული იყო, ვენახები გაქვხილი, ხოლო ფულადი დახმარება, მოუხდავად მათ შორის მიწის ფასებზე თავისუფლად შორიგებისა, მონაცემების უზუსტეს შემთხვევაში გადაუხდელი იყო. მათ შორის ზოგიერთ მათგანს ჩამორთმეული ქონდა ძალიანი ვენახები და ისინი არსებობის ყველა საშუალებას მოკლებული აღმოჩნდნენ. შექმნილი მძიმე სიტუაციიდან გამოიძინარე, კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სამმართველოს მფლობელებმა თავის თავზე აიღეს საქმარო სახსრების მოგროვება. აქ ვასათელისწინებელი იყო მოავრობის თავმჯდომარის 1905 წლის ბრბანება № 40, რომელიც ამტკიცებდა კრძო მესაქონრის უფლებებს მიწის ნაკვეთზე.

სენატორმა ვ. ვატაციმ მიწის მფლობელებზე ფულადი სახსრების გაკეების დასაქმარებლად თბილისის ვებერნატორს წინადადება მიხცა, რათა სოფლების მამასახლისებმა ყველაწარბი დახმარება აღმოქონონ ქონების გამოყოფის აკრტს. ეს დახმარება იმაში გამოიხატებოდა, რომ გამოყოფილი მიწების ატრინები დაუყოვნებლივ უნდა მიეყვანათ მოსალამარაკებლად.<sup>104</sup>

ამ დადგენილების შემდეგ აქტიურად დაიწყო კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მწრიდან მიწების შესყიდვა და ფულების გადახდა.

1913 წლის II მაისს სიღნაღის ნოტარიუსთან კონსტანტინე იყანეს ძე ჯაფარიძესთან გამოცხადდნენ სიღნაღში მოქმედი რწმუნებული კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისა კაზიმირ რომანის ძე

<sup>103</sup> კახეთი „Kavkaz“, 1913, № 103.

<sup>104</sup> კახეთი „Kavkaz“, 1913, № 108.



სტრუაქციის და გლეხ ვორა სოლიონის ძე ჩაყალაშვილის მიწვევას ვლენი ნაკოლიზ ივანეს ძე რამაზაშვილი ჩაყალაშვილს ეწოდებოდა მუხანს აგრეთვე შენგუა ქარბი: თავადი ილია ჰეტრეს ძე სარაჯაველი (სარაჯაშვილი), სიღნაღის მოქალაქე დავით ნაკოლიზის ძე მარია ანაშვილი და მღვდელი ვიორგი მიხეილის ძე ხატისკაცო. გლეხი ჩაყალაშვილი თანახმა გაყიდოს თავისი კუთვნილი მიწა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებაზე 149 კვადრატული საგენის საზღვრებში: სამხრეთ-აღმოსავლეთით არის ივანე ჩაყალაშვილის და ვიორგი ანდანიშვილის მიწები, ზღლო ჩრდილო-აღმოსავლეთით და სამხრეთ-დასავლეთით მიწა გამყიდველისა. ამ აფჯალს ჰქვია „მარის მარა“, რომელიც დამტკიცებული აქვს გამყიდველს ნოტარიუს სიფორიოსაგან<sup>102</sup> და აღნიშნულია თბილისის ნოტარიო არქივის საგლეხო რეესტრში 1900 წლის 8 მაისს. ეს მიწა შეტანილია რკინიგზის ხაზის მონაკვეთში და დამტკიცებულია მთავრობის ინსპექტორის მიერ კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის. შესვიდა ნორკაველდებს უმაღლეს თარგანობში დამტკიცებული 1910 წლის 21 ივნისის წესდებით. ამ მიწისათვის გამყიდველმა შეიღველისაგან აიღო 124 მანეთი და 17 კაპიკ.<sup>104</sup>

1913 წლის 5 ივნისს სიღნაღის მარის სოფელ კარდანანში მუხობერებმა ილია ჩაყალაშვილმა კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას მიჰყიდა 170 კვადრატული საგენი კუთვნილი მიწა მონაკვეთში, რომელიც ეწოდებოდა „ჭურჭსილის“ სახელწოდებით და აღწერილია თბილისის ნოტარიუსის რეესტრში 1898 წლის 5 დეკემბრიდან. გამყიდველმა შეიღველისაგან აიღო 159 მანეთი და 17 კაპიკ.<sup>107</sup>

1913 წლის 23 ოქტომბერს სიღნაღის მარის სოფელ კარდანანში მუხობერებმა ვლენებმა: ივანე და ივიორ ვიორგის ძე გველუკაშვილებმა, ვიო და ილია ვაფხაშვილებმა კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას მიჰყიდეს 281 კვადრატული საგენი მიწის ნაკვეთი „ილია მარაგზის“ მონაკვეთში და მიყიდული საკუთრებისათვის აიღეს 234 მანეთი და 17 კაპიკ.

ამვე წელს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას მიწები მიჰყიდეს თავადებს არაკლი ივანეს ძე ანდრონიკოვს (ანდრონიკაშვილმა) და დარია რამაზის ასულმა ტავჭავაძემ მათი საფარველი მამული მღვდარეობდა სოფელ გურჯაანში. მათ ვაყიდეს 1500 კვადრატული საგენი მიწა.<sup>108</sup>

<sup>102</sup> სენსა, ფ. 305, ანწ. I, საქ. 39, ფურც. 167-170.  
<sup>103</sup> სენსა, ფ. 305, საქ. 94, ფურც. 405-408.  
<sup>104</sup> იქვე, საქ. 34, ფურც. 147-150.  
<sup>105</sup> სენსა, ფ. 305, საქ. 31, ფურც. 135-133.

1913 წელს მიწები გაყიდეს აგრეთვე კარდანახელმა გლეხებმა, ივანე სტეფანეს ძე გულაშვილმა, სეიმონ ლელეს ძე შტეკლიშვილმა, ილია ვიორგის ძე მარტაშვილმა.<sup>109</sup> თავადმა ექსტაფია ვიორგის ასულმა ჩერქეზოვამ (ჩერქეზიშვილმა) გაყიდა კუთხნაღი მიწები სოფელ თიხლაურში.<sup>110</sup>

თავადებმა მარტა ზაქარაის ასულმა ქაჯუკაძემ, თამარ არჩილის ასულმა ანდრონიკოვმა (ანდრონიკაშვილმა), რუსუდან არჩილის ასულმა ქაჯუკაძემ და ზაქარაი არჩილის ძე ქაჯუკაძემ, რომლებიც ცხოვრობდნენ თბილისში, კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებას კუთხნაღი გურჯაანის მამულებიდან აქუქს 700 აკრატული საფენი მიწის ნაკვეთი.

თავადებმა ალექსანდრე ვიორგის ძე ვანშიძემ, ვიორგი ნიკოლოზის ძე ვანშიძემ, ვრიგოლ ალექსანდრეს ძე ქაჯუკაძემ კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას მიჰყიდეს 1600 აკრატული მიწის ნაკვეთი, რომელიც მღვებარცობდა სოფელ ვანშიძისა და წინანდალში.<sup>111</sup>

მიწების შესწავლის პრობლემის მოგვარების შემდეგ კახეთის რკინიგზის მშენებლობამ სწრაფი ტემპი აიღო. მაგრამ ფულად რჩებოდა სადავო საკითხები, რომლებსაც წვევტდა სასამართლო. კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გამკეობამ განიხილა სადავო საქმე, რომელიც ეტებოდა რკინიგზისათვის გურჯაანის მიწების გადაცემას. აღნიშნული საქმე გადაეცა თბილისის სასამართლო სადატას და სამთავრობო სენატის სამოქალაქო საკასაციო დესპარტამენტს 1913 წლის 11 ნოემბერს № 28367. აღნიშნულ საქმეში არის მიწათმოქმედობა ა თიბურ რაზოვის ეურნაღი, სადაც მონაკვეთები № 2714, 2715, 2716, ავტომატურად გადადიან კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ზეღში, რომლის საფუძველია ფინანსთა მინისტრის 1902 წლის 3 აგლისის ბრძანება № 73.<sup>112</sup>

მშენებლობის სწრაფი ტემპებით წარმართვაში დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა მიწის საბუნაოების დროულად დამთავრებას. ტექნიკური განყოფილების უფროსი ინჟინერი ლ. რეინბერგი 1911 წლის 9 ოქტომბერს აღნიშნავდა, რომ მთავარი ინჟინრის მიერ შემოთავაზებულ საბუნაოთა პროგრამები პირველ ორ მონაკვეთზე შეადგენს 326.366 კუბურ საფენს, რომელიც დამთავრებული უნდა ყოფილიყო 1913 წლის 10 სექტემბერს. ზედმეტრულებით საბუნაოები უნდა

<sup>109</sup> სენსა, ფ. 303, საქ. 31, ფურც. 139-142.

<sup>110</sup> სენსა, საქ. 13, გვ. 57-60.

<sup>111</sup> სენსა, ფ. 303, საქ. 400, გვ. 160-161.

<sup>112</sup> სენსა, ფ. 303, ანწ. 1, საქ. 320, ფურც. 170-171.

დაწვებულიყო 1911 წლის 15 ივნისიდან და შესრულებულიყო თანმიმდევრულად 15 თვის განმავლობაში. მაგრამ თუ გათვალისწინებთ, რომ დეკემბერში და იანვარში ბუნებრივი პაროტების გამო სამუშაოები ვერ ჩატარდებოდა, რჩებოდა მხოლოდ 13 თვე.<sup>115</sup>

1913 წლის 1 სექტემბრამდე, ე.ი. ორი თვის განმავლობაში სამუშაოები მიუღია სასწრაფოთ წარმართა ივლისიდან, შესრულებული იყო 55.000 კუბური საფენი. თუ კუბის საერთო რაოდენობა განაწილდება თვეების მიხედვით, მაშინ ორ თვეში აუკლებლად უნდა შესრულებულიყო 50.250 კუბ. საფენი, მაშინ სამუშაოების მიმდინარეობა პირველ ორ მონაკვეთზე დამაკმაყოფილებელი იყო.

მესამე მონაკვეთზე საერთო სიგრძის 217,387 კუბ. საფენზე შესრულებული იყო მხოლოდ 3000 კუბ. საფენი, რაც არადამაკმაყოფილებელი იყო.

ხელოვნურსაფარიანი სამუშაოები დაბალი ტემპით მიმდინარეობდა დასაგები 11.000 კუბ. საფენიდან გამზადებული იყო 315000 კუბ. საფენი ქა. ღორღი, ხრუში. დაწვებული საძირკვლის ამოთხრა და მისი გამაგრება მდინარე ლოჭინის გადასასვლელზე ხიდზე, ამოთხრილი იყო და საძირკველი გამაგრებული ქიხნა 3 ქუთსაგან გაკეთებულ გაღასასვლელს თავდადმართზე ჩაღაუნის გადასასვლელიდან აღაზნის დაბლობისაკენ.<sup>116</sup>

საკმაოდ დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა აგრეთვე სამოქალაქო მშენებლობის საკითხს.

სამუშაოების პროგრამით 1911 წლის ზაფხულში გამზადებული უნდა ყოფილიყო ყველა სამოქალაქო ნაგებობების პროექტი. მოგარი ინჟინრის გადმოცემით 1 სექტემბრისათვის დამთავრებული იყო მხოლოდ საყარაულო სახლების, ვაზარმების და გადასარბენების პროექტები.

დასამთავრებელი იყო წყლით მომარაგების პროექტის შედგენა, რის შესახებ 1911 წლის აპრილში ტექნიკურმა განყოფილებამ გამოთქვა თავისი შენიშვნები, რადგან სადგურების წყლით მომარაგებისათვის საჭირო მიწყობილობა ვერ შემოტანილი არ იყო.<sup>117</sup>

1911 წლიდან დაიწყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სამსახურების დაკომპლექტება ტექნიკურ განყოფილებაში უფროს ინჟინრად დაინიშნა ა.ა. ბუშმანი. ხელფასი 400 მან., ინჟინერ ტექნოლოგად ვ. ა. გვერდნოიძე - ხელფასი 125 მან., მხაზველად ალ.

<sup>115</sup> ზეხსა, ფ. 305, საქ. 134, ფურც. 155.

<sup>116</sup> ზეხსა, ფ. 305, ანფ. 2, საქ. 134, ფურც. 156.

<sup>117</sup> იქვე, ფურც. 157.

ივ. ოქსმანი – ხელფასი 75 მან., ყარაულად ის. სტ. ვახოშინსკი – ხელფასი 25 მან.

კანცელარიაში გადამწერად დაინიშნა ივ. ივ. ნიკოლაყვა – თურქი ხელფასი 40 მან., დარაჯად ან. კარ. ლუკოვცკი – თურქი ხელფასი 25 მან.<sup>106</sup>

მთავარ ბუღალტრად დაინიშნა ლეონიდ ალექსანდრეს ძე თაკობსონი – თურქი ხელფასი 400 მან., ბუღალტრის დამხმარედ და მოადგილედ ანასი მიხეილის ძე მიხაილოვი – ხელფასი 300 მან. მონაგარიმედ შამაკონ ტერ-დანიელიანსკი – ხელფასი 70 მანეთი.

1911 წლის 15 სექტემბერს პირველ მონაკვეთზე მონაკვეთის უფროსად დაინიშნა გზების ინჟინერი ელზუნდ ოსების ძე შუკოვეცი – თურქი ხელფასი 583 მან. და 33 კაპიკი. 1912 წლის 1 თებერვალს დისტანციის უფროსად დაინიშნა ალექსი ალექსის ძე შატავეცი – ხელფასი 300 მან.

1911 წლის 15 სექტემბერს ამავე მონაკვეთზე დისტანციის უფროსის დამხმარედ დაინიშნა ვალენტინ ოსების ძე გრგოვეცი – ხელფასი 200 მანეთი. 1911 წლის 1 ოქტომბრიდან ახვევ დისტანციის უფროსის დამხმარედ დაინიშნა ოსებ ივანეს ძე რაზუვალოვსკი – ხელფასი 175 მანეთი.

1911 წლის 1 ივლისს მშენებლობის მეორე მონაკვეთზე მონაკვეთის უფროსად დაინიშნა რუდიოლფ ფეოდორის ძე ლორცენკი – ხელფასი 583 მან. და 33 კაპიკი. დისტანციის უფროსად დაინიშნა რობერტ რობერტის ძე ხალომე, ხელფასი 300 მან., 1911 წლის 1 იანვარს ამავე მონაკვეთზე დისტანციის უფროსად დაინიშნა კავშირგაბმულობის ინჟინერი ვეგნი ლევის ძე შტამინი – ხელფასი 300 მან. 1912 წლის 1 თებერვალს დისტანციის უფროსად დაინიშნა მშენებელი ინჟინერი ნიკოლოზ ნიკოლოზის ძე ხაასკი – ხელფასი 300 მან. 1912 წლის სექტემბერს დისტანციის უფროსის თანაშემწედ დაინიშნა ანატოლი სტეფანეს ძე სიმონოვი – ხელფასი 175 მან.

ამავე პერიოდში პირველ მონაკვეთზე დროებით მოსამსახურეებად დაინიშნენ:

1) 1911 წლის 20 ოქტომბრიდან გაბრიელ სიმონის ძე კუზანოვი – 150 მან.

2) ივანე მიხეილის ძე რჩეულოვი (რჩეულიშვილი) – 150 მან.

3) ნიკოლოზ პეტრეს ძე პეტროვი – 100 მან.

<sup>106</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 15 февраля 1912 года, № 39.



4) ტექნიკოსად - დიმიტრი პროკლეძე და ანდრეევი - 60 მან.<sup>117</sup>

5) 1911 წლის 8 ნოემბერს ტექნიკოსად დაინიშნა ვასილ (მარტოშვილი) ზის და აველიშვილი - ხელფასი 50 მან.

კავშირგაბმულობის სამინისტროს 1912 წლის 21 იანვრის ბრძანებით (№ 10) კავშირგაბმულობის ინჟინერი ე. ა. კრეცივი, რომელიც მუშაობდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის პირველ მონაკვეთზე დისტანციის უფროსის თანამშენებელ, დაინიშნა კავკასიის ოლქის რკინიგზების ტექნიკური განყოფილების კონტროლიორად.

სამუშაოზე დაინიშნენ აგრეთვე კახეთის რკინიგზისათვის მიწების გამოყოფის სამსახურის თანამშრომლები:

1) 1912 წლის 15 თებერვალს მიწების გამოყოფის აგენტად - კაზიმარ რომანის და სტრუშკეცკი - თეთური ხელფასი 416 მან. და 66 კაპეკი;

2) 1912 წლის 15 თებერვალს მიწის შრომავად - ალექსანდრე რაიმონდის და სნიგოცკი - ხელფასი 200 მან.

3) მიწის შრომავად თავადი იოსებ დიმიტრის და ავალოვი - ხელფასი 200 მან.; კანცელარიაში:

1) 1912 წლის 1 აპრილიდან კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საქმეთა მწარმოებლად დაინიშნა თავადი ალექსანდრე ლეჟანის და ჯორჯაძე - ხელფასი 200 მან.<sup>118</sup>

2) 1912 წლის 1 ივლისიდან მთარგმნელად ვრიგორი ადამის და კარანგოზოვი - ხელფასი 150 მან.

ტექნიკურ განყოფილებაში დაინიშნენ:

1) 1912 წლის 1 მარტს გზების ინჟინერი იოსებ ქრისტეფორეს და მამაცკეი (მამაცაშვილი) დაინიშნა უმცროს ინჟინრად - ხელფასი 300 მან.

2) 1912 წლის 10 მარტს მშენებელი ინჟინერი არამ არტემის და ღარიბოვი დაინიშნა განყოფილების კონტროლიორად - ხელფასი 130 მან.

1912 წლის 12 თვისის № 11 ბრძანებით დაინიშნენ:

ა) სანიტარულ ნაწილში:

1) 1911 წლის 1 მაისიდან უბნის ექიმად - ალექსანდრე მიხეილის და შატოვი (შატაშვილი) - ხელფასი 200 მან.

<sup>117</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 15 февраля 1912 года, № 39.

<sup>118</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 15 февраля 1912 года, № 39.



2) 1912 წლის 1 ივნისიდან ფერმლად - ისიდორე ფირონის ძე მეგრელიშვილი - ხელფასი 60 მან.

3) ფერმლად - სერგო პესარიონის ძე ელიავა - ხელფასი 60 მან.

ბ) პირველ უბანზე:

1) 1912 წლის 20 ივნისიდან პრაქტიკანტად - ნიკოლოზ ლევანის ძე ერისტოვი კავშირგაბმულობის ინჟინერთა მოსამზადებელი ინსტიტუტის სტუდენტი - ხელფასი 75 მან.

2) მიხეილ აღბურტის ძე სიძინა, სტუდენტი - 75 მან.

3) ეკატერინე ვასილის ასული კალიტინა, ათისთავად, 50 მან.

4) ალექსანდრე გოვიას ძე ვანდაშვილი, ფოსტალიონად, 50 მან.

გ) მეორე უბანზე:

1) ვლადიმერ პეტრეს ძე მიხაილოვსკი, სტუდენტი, 75 მან.

2) ათისთავად - ეკატერინა ალექსის ასული კარდო-სისოვა, პეტერბურგის ქალთა პოლიტექნიკური კურსების მსმენელი - 50 მან.<sup>119</sup>

3) ათისთავად თავადი ილია გიორგის ძე რუსივეი (რუსიშვილი) - პეტერბურგის პოლიტექნიკური ინსტიტუტის სტუდენტი - 75 მან.

4) კლიმენტი ივანეს ძე კლიმოვი, სტუდენტი - 75 მან.

5) დარჯალ რაფუენ ქაიხოსროს ძე აშვილი - 26 მან.<sup>120</sup>

1912 წლის 9 ივლისს გამოქვეყნდა მთავარი ინჟინროს ა. რაცაბოისკის ბრძანება, სადაც აღნიშნულია, რომ მოხდათ დაქვემდებარებულ მშენებლობაზე 10 ივლისიდან მუშაობა დაიწყება დილის 8 საათზე და დამთავრდება დღის 2 საათზე.<sup>121</sup>

1912 წლის 11 აგვისტოს გამოქვეყნდა ამერკავკასიის რკინიგზების განდარმშრების უფროსის თავად ნ. შეტინინის ბრძანება № 189, ა/წ 18 ივლისს კახეთის რკინიგზაზე 164 1/2 კილომეტრის მანძილზე დაიწყო ღიანდაგების სამუშაოები, ამიტომ საჭიროა თბილისის მამულებარე რაიონებიდან დაწესდეს განდარმშრების მეთვალყურეობა.<sup>122</sup>

1912 წლის 21 აგვისტოს ბრძანებით სამუშაოდ განთავსდებოდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ინსპექტორი ინჟინერი მ.ს. რამზინინი და მის ადგილზე ჯაინიშნა ინჟინერი პ. ს. ქაქიძე.<sup>123</sup>

<sup>119</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 12 июня 1912 года.

<sup>120</sup> იფ/ფ.

<sup>121</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 12 июня 1912 года, № 13.

<sup>122</sup> იფ/ფ, № 189.

<sup>123</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 9 ноября 1912 года.

1912 წლის 31 აგვისტოს მშენებლობის მთავარმა ინჟინერმა ა. რა-  
ცობორსკამ შემოღების დადგომასთან დაკავშირებით შემოღების  
მუშაობის გრაფიკი. 1 სექტემბრიდან სამუშაოები უნდა დაწყებულიყო  
დღის 9 საათიდან და დამთავრებულიყო 3 საათზე.<sup>124</sup>

1912 წლის 9 ნოემბრის ბრძანებით პირველ უბანზე უფროს მუ-  
შეად დაინიშნენ:<sup>125</sup>

1. ვიორგი მიქსერაძე, თვიური ხელფასი 25 მანეთი;
2. ნიკოლოზ კალატოზიშვილი – 25 მანეთი;
3. რევაზ დუღაშვილი – 25 მანეთი;
4. ნიკოლოზ ქაბოსარაშვილი – 25 მანეთი;
5. ილია პორჯაძე – 25 მანეთი;
6. ილია ჯაფარიძე – 25 მანეთი.

მეორე უბანზე დაინიშნენ:

1. 1912 წლის 9 ნოემბრიდან მე-2 დისტანციის უფროსად ნიკო-  
ლოზ ნიკოლოზის ძე ხასკი, ხელფასი 325 მანეთი;
2. უფროს მუშად ვიორგი გულხადარაშვილი – 25 მანეთი;
3. ილია ნიხლაძე – 25 მანეთი;
4. გარუნ აყოფოვი – 25 მანეთი;
5. სერგი პოჭორაძე – 25 მანეთი;
6. თამაზ მაიშველაშვილი – 25 მანეთი;
7. ვიორგი ხომსაურაძე – 25 მანეთი;
8. სერგი ხაზიური – 25 მანეთი;
9. გენადი კოჭელაშვილი – 25 მანეთი.<sup>126</sup>

1912 წლის 19 დეკემბერს პირველ უბანზე დაინიშნენ:

1. უმეტროს ინჟინრად ანუაშვილი იასონ სილომონის ძე – 250  
მანეთი;
2. ხიდების მშენებელ ინჟინრად კორნაუზე ილია დამიტრის ძე –  
450 მანეთი.

მეორე უბანზე:

1. ხიდების მშენებელ ინჟინრად ვოცმანოვი სერგი ალექსის ძე –  
450 მანეთი;
2. უმეტროს ინჟინრად ალექსიშვილი ვიორგი ზაქარაიას ძე – 250  
მანეთი;
3. ინჟინრად კუქუხიძე იაკობის ძე – 125 მანეთი;

<sup>124</sup> იფიკ. № 29

<sup>125</sup> იფიკ. № 18.

<sup>126</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 9 ноября 1912 года.

4. ათისთავად ოესკებანი ივორ მელიქს ძე - 75 მანეთი.

1913 წლის 3 იანვარს გამოქვეყნდა იმპერიის კავშირგაბმულობის მინისტრის ე. რაახლოვისა და კახეთის რეინვების მმართველობის საზოგადოების გამგეობის ერთობლივი ბრძანება მმართველობის უბნების სანარდო წესით გაკეთების შესახებ.<sup>127</sup>

1913 წლის 14 იანვარს დანიშნეს:

პირველ უბანზე:

1. უმცროს ინჟინრად ალექსი პეტრეს ძე ტალანოვი - 250 მანეთი;

2. ათისთავად პეტრე ზინოვის ძე გლაზუნოვი - 75 მანეთი;

3. ათისთავად სერგეი ვიორგის ძე მარიკოვი - 75 მანეთი;

4. ათისთავად მიხეილ ილიას ძე აუგუსტი - 75 მანეთი;

5. ათისთავად ილია რომანის ძე ვირობოვი - 75 მანეთი.

მეორე უბანზე:

1. ინჟინრად აკაკი მარტინის ძე პოგოზიანი - 125 მანეთი;

2. ექიმად მიხეილ სიმოფორის ძე რაჩენსკი - 200 მანეთი;

3. ფელშერად იაკობ ივანეს ძე ტაბაკარევი - 60 მანეთი;

4. ფელშერად ვიორგე ილიას ძე ნაცელიშვილი - 60 მანეთი;

1913 წლის 16 იანვარს ბრძანებით უფროს მუშებად დანიშნეს:

1. დავით ალექსანდრეს ძე ვიორგაძე - 25 მანეთი;

2. სტანისლავ მაღაქას ძე პუნაშვილი - 25 მანეთი;

3. ივანე მაღაქას ძე პუნაშვილი - 25 მანეთი;

4. ვლადიმერ ისიდორეს ძე ვორდანი - 25 მანეთი;

5. ვიორგე მაღაქას ძე პუნაშვილი - 25 მანეთი;

6. მიხეილ ბიძინას ძე დათუკაშვილი - 25 მანეთი,<sup>128</sup>

7. შირონი ივანეს ძე სოლომონიშვილი - 25 მანეთი;

8. მიხეილ დიმიტრის ძე კალატოზოვი - 25 მანეთი;

9. ირაკლი სარდიონის ძე მაჭარაშვილი - 25 მანეთი;

10. ვიორგე ილიას ძე კვაჭანტირაძე - 25 მანეთი.<sup>129</sup>

რაგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, შეიქმნა ორი სანარდო მუშათა ბრიგადა მათ სათავეში ედგნენ ოვანეზოვი და გრინბერგი. თითოეული ბრიგადა 700-ზე მეტ კაცს ითვლიდა და ასრულებდა ძირითადად შიწისა და ხელოვნურსაფარიან სამუშაოებს. ამ ბრიგადებში ქართულ მუშებთან ერთად ძირითადად მუშაობდნენ რუსეთის შიდა გუბერნიებიდან გადმოსახლებული კოლონისტები ვლუბები.

<sup>127</sup> ივრე, № 37.

<sup>128</sup> Указатель правительственных распоряжений по МПС от 9 ноября 1912 года.

<sup>129</sup> ივრე, № 39.

ამერკავკასიის რუსთაშვილების მიზნით მოაეროდა განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევდა რუსეთის შიდა გუბერნიებიდან ვალუების გადღობისას.

მეფისაღკველმა ვორონცოვ-დაშკოვმა 1905 წელს თითქოს „გა-  
აუნა“ რუსეთის შიდა გუბერნიებიდან ამერკავკასიაში გადმოსახლება.  
მან მხოლოდ კავკასიის შიგნით გადასახლების ნება დართო. ამდ  
სანქცია მისცა ჩრდილო კავკასიიდან ამერკავკასიის გუბერნიებში  
გადასახლებას, ხოლო ფაქტიურად რუსეთის შიდა გუბერნიებიდანაც,  
მაგრამ ჩრდილო კავკასიის საშუალებით.

გადასახლების პოლიტიკის შედეგად ადგილობრივი ვალუები ჩანაგ-  
დებოდნენ. მათ სარეკოუსო მიწებიდან ასახლებდნენ და ამ მიწებს  
გადმოსახლებულებს აძლევდნენ. შესამე სახელმწიფო სათათბიროში  
სოციალ-დემოკრატი დეპუტატა ჩხეიძე ოფიციალური წყაროებიდან  
ამოწერილი მასალებით ცხადყოფდა, თუ როგორ ერგებოდნენ ადგი-  
ლობრივ მკვიდრთა მიველ სოფლებს თავიანთი მამასახეული ადგი-  
ლებიდან მიწის საკოლონიზაციო ფონდის შექმნის ინტერესებსათვის,  
როგორ აქაზარაკებდნენ მიველ რიგ სასამართლო პროცესებს, რათა  
გაუმართლებსათი მითულების მიწის ექსპროპრიაცია“<sup>100</sup>

1906 წლის დასაწყისში სპეციალური რაზმების მიერ შემოწმდა  
1.700.000 დესეტინა მიწა ცენტრალური რუსეთიდან გადმო-  
სახლებულთათვის ვარკისად 835 000 დესეტინა მიწა იქნა მარნეული.  
1906-1908 წლებში ამერკავკასიაში რუსეთიდან გადმოსახლდა რუ-  
სული წარმოშობის 10.000 ვალუები კოლონისტა.<sup>101</sup>

1908 წელამდე, ედარე კავკასიაში ორგანიზებული გადმოსახლება  
დაიწყებოდა, მიწის საკოლონიზაციო ფონდი 258.580 დესეტინას  
აღწევდა.

1908-1915 წლებში ამ ფონდს 285.237 დესეტინა შეემატა 1915  
წლისთვის გადმოსახლებულთათვის (80.786) კაცისათვის გამო-  
ყოფილი იყო 543.867 დესეტინა მიწა.

ვორონცოვ-დაშკოვი სახსრებს არ ზოგავდა კოლონისტთა მოსაწ-  
ყობად მარტო მათი სახლების ასაგებად 1908-1915 წლებში გაიყა  
985.570 ათასი მანეთი, კოლონისტებით დასახლებული შავი ზღვის  
სანაპიროზე ვიჭების გასაკეთებლად 1.126.142 მანეთი დაიხარჯა.  
1906-1912 წლებში კავკასიაში კოლონიზაციის ადგილებში გაყვანილ  
იქნა 315 ვერსი გზა. 1913-1914 წლებში შეწდებოდა 189 ვერსი გზა.

<sup>100</sup> სენსა, გ. 13, ანაწ. 7, სქ. 361, უწყ. 4.

<sup>101</sup> გ.ზ. „პროვან“, 1908, № 19.

საგადასახადო სამმართველოს უფროსის მოადგილე ა. ტორცევიტი 1909 წელს კავკასიაში სამსახურებრივი მუშაობის ანგარიშში აღნიშნავდა: „სახეებით შესაძლებელია შესრულდეს განგრძობითი უტანტ ვარყ ა. ა. ვორონცოვ-დაშკოვის მიერ წამოყენებული პროცესი, ამირკავკასიაში დასახლდეს სახეური მილიონი რუსი“.<sup>122</sup>

ფართო კოლონიზაციის დაწყებიდან, 1908-1915 წლებში, საქართველოში გადმოუსახლებიათ 33.412 რუსი მამაკაცი, ხოლო ორივე სქესისა – 66 ათასი სულა.<sup>123</sup>

ქართველი მუშების სამუშაო კაბეთის რკინიგზის მშენებლობის დროს ხელნერსა იყო, მათი თეიური ხელფასი შეადგენდა 18-20 მანეთს, ხოლო უფროსი მუშებისა – 25 მანეთს. ასეთივე ხელფასები ჰქონდათ რუსეთიდან გადმოსახლებულ მუშებსაც.<sup>124</sup>

1912 წლის 1 მაისს შედგა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების მორიგი სხდომა, გამგეობამ საზოგადოების წევრებს მოახსენა წინა შეკრების შედეგები. 1911 წლის 7 დეკემბრის სხდომის გადაწყვეტილება კახეთის რკინიგზის ღირებულების შესახებ (12.750.000) მოიწონა რკინიგზების მშენებლობის კომიტეტმა და დაამტკიცა კავშირგაბმულობის მინისტრმა.

1912 წლის 21 თებერვალს ჩატარდა უკვე შესრულებული მანისა და ხელოვნურსაფარიანი სამუშაოების კონკურენტული წესით ჩაბარება. ჩაბარებაში მონაწილეობა უნდა მიეღო 21 სამუშაოთა მწარმოებელს, რომელმაც ადვილზე შეისწავლეს სამუშაოთა მიმდინარეობა, მაგრამ კონკურენტიაში მონაწილეობა მიიღო მხოლოდ ხუთმა.

ხანგრძლივი მოლაპარაკების შემდეგ, რომელიც ვრცელდებოდა 21 თებერვლიდან 5 მარტამდე, მოხერხდა სამუშაოთა მწარმოებლების მიერ შემოთავაზებული ფასების მიიშვნელოვნად შექცირება. სამუშაოების 3%-ის შემკორებით ჩააბარეს: I და II მონაკვეთზე 6. 6. ჰერცოვმა და ა. ხ. გრინბერგმა, III მონაკვეთზე – ინჟინერმა მ. ა. თვანეზოვმა. IV მონაკვეთზე სამუშაოების ჩაბარება კონკურენტული წესით ვერ მოხერხდა. 1912 წლის 4 აპრილს მოაყარმა ინჟინერმა ა. რაიციბორსკიმ ეს უხანი ჩააბარა სამუშაოთა მწარმოებლებს ფონტანსა და შარიფოვს, რომლებსაც დაეჯდათ დროის მეორე მონაკვეთში მოუგვარებინათ როგორც ღირებულების, ასევე სამუშაოების დროულად წარმართვის საკითხები. რაც შეეხება სამშენებლო შტატებს,

<sup>122</sup> საქართველოს ისტორიის საკვლეტი, ტომ VI, თბილისი, 1972, გვ. 320.

<sup>123</sup> გაზეთი „სამშობლო“, 1916, №458.

<sup>124</sup> Указатель правительственных распоряжений от МПС от 9 ноября 1912 года, № 29.



ისინი მოვლიან და ჩამოყალიბებულია და დარჩენილი სამუშაოები უშუალოდ ხანში დამთავრდება.<sup>129</sup>

1912 წლის 31 იანვარს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებამ შედგმურულმა დადო ინვლისის ბანკთან, რომელიც ითვალისწინებდა ინვლისში საზოგადოების ობლიგაციების რეალიზაციას ამ პირობებით, რომელიც დამტკიცდა ამჟამინდის ფინანსთა სამინისტრომ. ხელ რეალიზებული იყო 1400.000 ფუნტი სტერლინგი, რაც უდრიდა 13.230.000 მანეთს.<sup>130</sup>

აღნიშნული თანხა განსაზღვრული იყო რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტის მიერ და დამტკიცებული რკინიგზის საზოგადოების წესდებათ.

შედგმურულებით, ვალუტა (ფუნტი სტერლინგები) ღონღონის ბანკებში რეალიზებული უნდა ყოფილიყო 1912 წლის 2 სექტემბრამდე სექტემბრის ოვეში სამუშაოების სორმალურად წარმართვის მიზნით, საზოგადოებამ შეამდგომლოს აღძრა საზღვარგარეთთან ურთიერთობის საკრედიტო კანცელარიასში, რათა შემოადინებული ვალუტა შესვლილიყო ყოფილიყო. (10 ფუნტი სტერლინგი უდრიდა 94 მან. და 40 კაპიკს). ვალუტა სწრაფად შეიტანეს რუსეთის დიდ ბანკებში.<sup>131</sup>

1912 წლის 14 მარტს დაიწყო საკითხი კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ხაზარბოს გაფართოების შესახებ. საზოგადოების ვარკვეულმა ნაწილმა წინადადება შემოიტანა გზა გაგრძელებულიყო წიორის წყლიდან ნუხამდე და შემდეგ ბაქოზე. საზოგადოების გამტკობამ თხოვნით მიმართა თბილისის ვუბერნიის თავადანაურთა წარმომადგენლებს, რათა შექმნიათ კომიტეტური კომისია, რომელიც ეკონომიკურად და ტექნიკურად შეისწავლიდა აღნიშნულ რაიონს. საკითხის დადებითად გადაწყვეტის შემთხვევაში საქარო გახდებოდა შეამდგომლობით შესვლა მოთვრობის წინაშე.

1912 წლის 17 აპრილს ასელი რკინიგზების მშენებლობის კომისიამ განიხილა პ. ი. თუმანოვის, მ. მ. ფედოროვის, ს. ს. ტავანოსოვის მოთხოვნა, რათა მოთთვის უფლებს მიეცათ ჩამოყალიბებისათ სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის ხაზის სამშენებლო და საექსპლოატაციო საზოგადოება. აღსანიშნავია, რომ შემოადინებული პირებს ასეთი მოთხოვნა წამოაყენეს ჯერ კიდევ 1910 წლის ივნისში, როდესაც დამტკიცდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების წესდება.<sup>132</sup>

<sup>129</sup> სესია, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 41.  
<sup>130</sup> სესია, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 42.  
<sup>131</sup> სესია, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 42.

<sup>132</sup> Журнал Комиссии о новых ж.д. по вопросу сооружения Кавказской ж. д. от 17 апреля 1912 года.

მუხედავად იმისა, რომ კახეთის რკინიგზის საზოგადოებამ გამგეობის თავმჯდომარემ ფ. ა. ლოსკოვ და დირექტორმა თავადმა შ. დ. ავალოვმა განცხადებით არაერთხელ მიმართეს ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიას, რომ აღნიშნულ ხაზზე პროექტის აცხადებდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოება, კომისიამ მანც შესაძლებლად მიიჩნია ზემოაღნიშნული პირობების მიერ სიღნაღი-ბაქოს მაგისტრალის ათვისება.

აღნიშნული მდგომარეობიდან გამომდინარე, საზოგადოებამ გათვალისწინა, რომ უახლოეს მომავალში შეიძლებოდა ათვისებული ფიზიკური რკინიგზის მაგისტრალი სიღნაღიდან (წმირის წყალიდან) ნუხისა და შენაზის ვაკლით ბაქომდე, ხაზის სიგრძე იყო 400 კილომეტრა, სამშენებლო დირეზიულება 36 მილიონი მანეთი, რაც ერთ კილომეტრზე შეადგენდა 74.000 მანეთს.<sup>137</sup>

სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის ხაზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის სხვა საზოგადოების ხელში გადასვლის შემთხვევაში, კახეთის რკინიგზა აუცილებლად დაკარგავდა მნიშვნელოვან ტვირთის სიღნაღისა და ნუხის რაიონებიდან. კახეთის რკინიგზაზე შემტობებოდა ტვირთბრუნვა, რადგან კახეთის მახრების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტები თბილისის საცულად წავიდოდა აღმოსავლეთისაკენ და კახეთის რკინიგზას ეწებოდა მხოლოდ გადასყვნი ქსელის სტატუსი ამბურკაჯახის რკინიგზებსა და სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზას შორის. ამიტომ გამგეობა მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ საზოგადოების უკუაღობელი ინტერესებიდან გამომდინარე და უკვე არსებული რკინიგზების რაციონალურად მოხმარებისათვის საჭირო იყო დაპროექტებული ხაზის ნაყოფიერი-სიღნაღი-ბაქოს მშენებლობა და ექსპლუატაცია გადაედოდა ერთი საზოგადოების ხელში.<sup>140</sup>

კ. ი. თუმანოვის (თუმანიშვილის), მ. მ. ფედოროვის, ხ. ს. ტაგინოსოვის გამგეობა შეუთანხმდა, რათა მათ მიერ შედგენილი პროექტი, ტექნიკური ძიებანა, გეონომიკური გამოკვლევები და მათზე დაბარებული თანხები გზის დირეზიულების დამტკიცების შემდეგ გადაეცაოდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებისათვის.

1912 წლის 1 მაისის სხდომაზე, როდესაც იხილებოდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საწარმოს ვაჟართოების საკითხი, თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა რწმუნებულმა დ. ე. ჩოლოყავემა გამოიტყა სურვილი, გამგეობისათვის მოეზნებებინა თბილისის და თავადაზნა-

<sup>137</sup> ხეხია ო. 298, ანწ. 6, სტ 34, ფურც. 44.

<sup>140</sup> Журнал Комиссии о новых ж.д. по вопросу сооружения Кавказской ж.д. от 27 апреля 1912 года.

ურობის ახრის შემოადინებული საქარბოს გაფართოების შესახებ, რაზეც უარს ეუბნა.<sup>141</sup>

გამგეობის დირექტორმა ზ. ღ. ავადოუმა არასწორად მიიჩნია საზოგადოების ასეთი მოქმედება, რადგან კახეთის რკინიგზის აქციების უმრავლესობა ცუდფორმა თბილისელ თავადანაურობას და მათი ახრის საქარბოს შემზღვობი გაზრდის შესახებ გასაოფლისწინებელი იყო.<sup>142</sup>

1912 წლის 29 ნოემბერს გაიმართა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მორიგი სხდომა, რომელზეც აღინიშნა, რომ საზოგადოების წესდების 39-ე მარაგრაფის თანახმად რკინიგზების მშენებლობის სამმართველომ 1912 წლის 16 მაისს მიიღო გადაწყვეტილება № 784/1451 წორის-წყალი-ბაქოს გზის შესახებ, იმის მიზნით, რომ საზოგადოების წესდებამა, რომელიც ეხება აღნიშნულ რკინიგზას, შეტანილი უნდა იქნას საქარბო ცვლილებებმა.

1) საზოგადოების გამგეობამა და კრბო შეწარმებმა ფედოროვს, ტაყენოსოვს და თავად თუმაროვს შორის მიღწეულ იქნა ვარიტება, რათა მათ კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისთვის გადაეცათ წორის-წყალი-ბაქოს გზის მშენებლობისა და ვსბლუატიკის პროექტებმა ეს ვარიტება შედგა 1912 წლის 19 მაისს შემზღვი ხარობების გათვალისწინებით: სამი ღლის შემზღვი, როდესაც გამგეობა შეამფეგობლიობათ შეეფადოდა მოაგრობის წინაშე, რათა წესა დავროთო წწორი-ბაქოს გზის მშენებლობისა, შეწარმებმა რკინიგზების საქწეთა დესარტამენტსა და ფინანსთა სამინისტროში უარს უნდა თქვან კორექციების მიღებაზე მოაგრობის მარბდან საზოგადოების შეამფეგობლიობის მიღების შემობწევაში, გამგეობა ვალდებული იქნება გზის დარბებულების უწყისში შეიტაროს შეწარმების დასავადლოებელი თანხა 300.000 მანყის ოდწინობით.<sup>143</sup>

მომზდარი შეთანხმების შემზღვი, კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გამგეობამ 23 მაისს, 1912 წლის 1 მაისის საზოგადოების აქციონწროთა დადგწინილების საფუტველზე თბოწინათ მიმართა ფინანსთა და კავმარგამბულობის მინისტრბებსა და სახელმწიფო კონტროლს, რათა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების წესა დავროფოდა წწორი-ბაქოს გზის მშენებლობისა, რომელიც კახეთის რკინიგზის ვავრბებლება იწწე-ბოდა იმეფროუღად, ზწმობთ მობსწენებულმა შეწარმებებმა ვანცხადება მისყეს აღნიშნულ სამინისტროებს ამ გზის კორექციებზე უარის თქმის შესახებ.

<sup>141</sup> ხესსა, ღ. 298, ანწ. 6, სკ. 34, ფურც. 49.

<sup>142</sup> იფიუ, ფურც. 50.

<sup>143</sup> ხესსა, ფ. 298, ანწ. 6, სკ. 34, ფურც. 60.



ეს საკითხი განხილულია და დამტკიცებული იყო ახალი გზის მშენებლობის კომისიის მიერ და საზოგადოებას ჰქონდა ცნობები, რომ გადაცემულია რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტში. აგრეთვე მინისტრთა საბჭოში თავის მხრივ საზოგადოება თვლიდა, რომ წესდებაში შეტანილი ცვლილებები მისთვის მისაღება იყო.<sup>141</sup>

1912 წლის 29 ნოემბრის სხდომაზე თავადაზნაურობა საკრებულოს სახელით გამოვიდა დ. ე. ჩელიკაევი. მან აღნიშნა, რომ პოზიცია თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურებისა, რომლებსაც ეკუთვნით კახეთის რკინიგზის საზოგადოების აქციების უმრავლესობა, ერთი შეხედვით უარყოფითად შეიძლება მოგვეფეროთ, თითქოს თავადაზნაურობა წინააღმდეგეთა იმერეთის ამ მხარეში რკინიგზების ქსელის გაფართოებისა. მოცემულ შემთხვევაში ეს ეხება სიღნაღი-ბაქოს გზის მშენებლობას. თავადაზნაურობის პოზიციის ასეთი შეფასება შედარია; თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა ფლობს კახეთის რკინიგზის საზოგადოების 4000 აქციას და წესდებით უფლება აქვს კიდევ შეიძინოს 5.500 აქცია. ახლა, როდესაც კახეთის რკინიგზის მშენებლობა გადამწყვეტ ფაზაში შევიდა, საჭიროა თავადაზნაურობამ დაიცვას თავისი უფლებები როგორც საეკონომიკო, ასევე საქმის ბელმბლვანდისა და ინიციატივისა. რაც შეეხება რუსეთ-სპირის ბანკს, ის დაინტერესებულია მხოლოდ საჭირო კაპიტალის რეალიზაციით.<sup>142</sup>

ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიის გერნალიდან კარგად ჩანს, რომ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ უკანასკნელ 35 წლის განმავლობაში რამდენჯერმე ადრია შეამდგომლობა, რათა კახეთი რკინიგზით დაკავშირებოდა უმდიდრეს სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო რაიონებს – სიღნაღის, თელავის, თანეთის, თბილისის და ზაქათაღას ოლქებს. აქ გათვალისწინებული იყო ისიც, რომ კახეთი დაუკავშირებოდა კავკასიის ადმინისტრაციულ და კულტურულ ცენტრს – თბილისს. თბილისი იწინებოდა მდინარე ალაზნის ველზე მოგვანილი პროექტების ძირითადი გამსაღებელი.

თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა თავდაუზოგავად იღვწოდა კახეთის მხარისა და მისახლეობის სისარგებლოდ და დაძლია კახეთში რკინიგზის გაყვანისას წამოჭრილი ყველა წინააღმდეგობა. ის არ შეუმინდა არც უფლად დანახარჯებს (150.00 მანეთზე მეტი). არც კოლონიალურ შრომას, რომელსაც ეწეოდა უკანასკნელი 35 წლის მანძილზე.

<sup>141</sup> ხეხა, ფ. 298, ანწ. 6, საქ. 34, ფურც. 50.

<sup>142</sup> ხეხა, ფ. 298, ანწ. 6, საქ. 34, ფურც. 51.



მრავალი წლის შეუბოვარი მკვლევების შედეგად, აგრეთვე რკინიგზების დებსარტამენტის შეამჯობლობით ფინანსთა სამინისტროს წინაშე, თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სრულუფლებიან წევრებად აირჩია თავადები: დ. ე. ზოდოკეცი, ი. მ. ანდრონიკოვი, გ. ა. თუმანოვი და ხ. დ. ავალოვი. 1910 წლის 20 ოქტომბერს აღნიშნული პირების სახელზე უმაღლესი თბჯანოების მიერ დამტკიცდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების წესდება.

წესდებაში ზუსტადაა განსაზღვრული კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ნაფიქრადან მდინარე იორის გავლით ალაზნის დაბლობზე თელავამდე გზის სიგრძეა 174 კილომეტრი, სააქციონერო კაპიტალი იყო 1.800.000 მანეთი და მოაყრობის მხრიდან ობლიგაციების გარანტიები. ასეთ თანხზე გადასახადები ყოველწლიურად არ გადააქარსებდა 634.000 მანეთს.<sup>146</sup>

ამ წესდების პირობების ცხოვრებაში გასატარებლად საზოგადოების დამფუძნებლები და თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა თავისი წინამძღოლის გ. ა. ბეგრატოვ-დავითოვის ხელმძღვანელობით შევიდნენ საქმიან კონტაქტებში რუსეთ-აზიის ბანკის გამგეობასთან და 1910 წლის 23 დეკემბერს სააქციონერო კაპიტალის 50% შეტანეს აღნიშნულ ბანკში.<sup>147</sup>

რუსეთ-აზიის ბანკმა არ გათვალისწინა არც კახეთის რკინიგზის საზოგადოების დამფუძნებლების, არც თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წარმომადგენლების პოზიცია და მიიღო საზოგადოებისათვის არახელსაყრელი გადაწყვეტილება საწარმოს ვაჭართოების შესახებ. ამის გამო კახეთის რკინიგზის საზოგადოების დამფუძნებლები და თბილისის თავადაზნაურობა იძულებული გახდა, გათვალისწინებინა როგორც სახელმწიფო, ასევე მხარის ინტერესები და წინააღმდეგი გამოსულიყო.<sup>148</sup>

თავადაზნაურობა ასე გადასტურებდა თავის გადაწყვეტილებას: 1912 წლის 17 აპრილს ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიამ მხოლოდ ერთ სხდომაზე განიხილა სიღნაღი-ბაქოს გზის პროექტამის შემსრულებლებს წება დაერთო ამ გზის ათვისებისათვის შექმნან ახალი საზოგადოება. ნორმალურდანიადგებშიანი რკინიგზა მიწმართება სადგურ გურჯაანიდან ქალაქ ბაქომდე 420 კილომეტრის სიგრძეზე

<sup>146</sup> Журнал Комиссии о новых договорах по вопросу о сооружении Кавказской ж.д. от 10 ноября 1910 года, стр. 10.

<sup>147</sup> იქვე, გვ. 33.

<sup>148</sup> იქვე, გვ. 34.

და მისი ღირებულება 34.400.000 მანეთია, რაც გარანტირებულია სახელმწიფოს მხრიდან. ამ დაფინანსების მიღებიდან სულ რამდენიმე დღეში 1912 წლის 1 მაისს, კახეთის რკინიგზის საზოგადოების აქციონერთა შეკრებამ მიიღო არასწორი გადაწყვეტილება საზოგადოების გამგებლობაში სიღნაღი-ბაქოს გზის გადასვლის შესახებ. (არ გაათვალისწინა სხდომაზე მყოფი თავდაზნაურობის წარმომადგენლების დ. ე. ჩოლოკავეცისა და ზ. დ. ავალივის აზრი).

1912 წლის 16 მაისს გზათა მიმოსვლის სამინისტროს რკინიგზების მშენებლობის სამმართველომ დაამტკიცა საზოგადოების მიერ მიღებული გადაწყვეტილება, სადაც ლაპარაკი იყო კახეთის ინტერესებზე.

სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის ტვირთბრუნვის დაპროექტებისას ფინანსთა სამინისტროსთან არსებულმა ახალი რკინიგზების დეპარტამენტის კომისიამ არ გამახვილა ყურადღება გადასასვლელი (კუკასიონის მოვარ ქედზე) და უკვე დაშვებული შავი ზღვის რკინიგზების მშენებლობაზე. აქ ვასათვალისწინებელა ის შეკვლევა, რომელიც დაუშვა კომისიამ მაშინ, როდესაც გამყოფი ტრანზიტული ხაზი კახეთის რკინიგზასა და დაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს გზას შორის ნათვალა მე-17 კილომეტრი თბილისიდან. ვარდა ამისა, კომისიამ კახეთის უმდიდრესი სამრეწველო რაიონი და მასთან დაკავშირებული კახეთის რკინიგზა როგორც ბაქოს, ასევე იმპერიის შიდა გუბერნიებისა შეიყვანა ტრანზიტულ კავშირში დაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს ხაზში.

მთავრობამ ნება დაართო შავი ზღვის რკინიგზის გაყვანას, რომლის საზოგადოება ოფიციალურად ჩამოყალიბებული იყო მშენებლობის დროს უახლოეს მომავალში მანძილი სადგურ ნავთლულიდან შავი ზღვის რკინიგზის გველით როსტოვამდე იქნებოდა 1089 კილომეტრი, ხოლო სიღნაღი-ბაქოს გზის გველით 1757 კილომეტრი და ასეთ შემთხვევაში ტრანზიტულ-გამყოფი ხაზი გაეუღიდა ნავთლულიდან არა მე-17 არამედ 334-ე კილომეტრზე. ეს ხაზი დამოირებოდა 76 კილომეტრით ქალაქ შემახას.<sup>149</sup>

გადასასვლელი გზის მშენებლობით, რომლისთვისაც ფინანსური ძიებანი დამთავრებული იყო, დაინტერესდა კავკასიის მფრინავთაგან. გადასასვლელი გზის მშენებლობის შედეგად მანძილი ნავთლულიდან როსტოვამდე შეტკირდებოდა 873 კილომეტრამდე და ამ შემთხვევაში სატრანზიტო-გამყოფი ხაზი გაიუღიდა 32-ე კილომეტრზე შემახადან აღმოსავლეთით.<sup>150</sup>

<sup>149</sup> ხეხია, თ. 193, ანაწ. 1, ს. 4, ფურც. 135.

<sup>150</sup> ხეხია, თ. 298, ანაწ. 1, ს. 4, ფურც. 385.



მამსადაძმე, შავი ზღვის რეინგზის გაყენის შემდეგ, სატრან-  
ზპორტ-გაშფოფო ხაზი შეეცდოდა ახალი რეინგზების კომისიის მიერ  
დამტკიცებულ ტვირთბრუნვას სიღნაღი-ბაქოს ხაზზე, რაც

სიღნაღი-ბაქოს გზა ასევე რეგატორად იმოქმედებდა მშენებარე  
კახეთის რეინგზის ტრანზიტულ ტვირთბრუნვაზე. შაქთააღლის მღი-  
დარი იღქმისა და ნუბის მხზის ტვირთები, რომლებიც ახალი რეი-  
ნგზების მშენებლობის კომისიის მიერ განსაზღვრული იყო კახეთის  
რეინგზისათვის, წავიდიოდა არა ადმოსაელებოთისაგან, არამედ დასავ-  
ლებოთისაგან, რათა ტრანზიტით მოხვედრილიყო კახეთის გზაზე. აქედან  
გამომდინარე, ნათელია, რომ კახეთის რეინგზის საზოგადოებისათვის  
არახელსაყრელი იყო თავის თავზე აეღო სიღნაღი-ბაქოს გზის  
მშენებლობა.

სიღნაღი-ბაქოს გზის მშენებლობის ღირებულება, კომისიის მიერ  
შეფასებული იყო 34.400.000, რაც მნიშვნელოვნად შეესაბამებოდა.  
მიწის საშუალოების შეფასებისას კომისიამ შეეცდომით დაადგინა, რომ  
მშენებლობა წარმადრთება ნორმალურ გრუნტზე და მაგარი გრუნტები  
განსაზღვრული იყო მხოლოდ 6%-ით (კახეთის რეინგზაზე 40%).  
აღვიღმდებარეობა, საფუტა ქვიანი გრუნტებით. კახეთის რეინგზის  
მშენებლობის გამოცდილება გვარჯნებდა, რომ მასზე უმნიშვნელო  
ზედმეტი დანახარჯები დაფარული იქნებოდა მომზადების გახსნის  
შემდეგ დროის მცირე მონაცემში. ამიტომ აქციონერები არ ითვ-  
ლისწირნებდნენ სიღნაღი-ბაქოს გზის შეფასებისას ისეთ მნიშვნელოვან  
პარამეტრებს, როგორცაა: ინსტექციის, კონტროლის, ენდარმერისის შე-  
ნახვა ეს დასკვნები გაკეთებული იქნა ამ გაანგარიშებით, რომ კახე-  
თის რეინგზის საზოგადოების წესდების 21-ე პარაგრაფით ზედმეტად  
დახარჯული თანხების გადაფარვა შეიძლება დამატებითი აქციების  
გამომეყებით, რომლებსაც არ ექნებოდა სახელმწიფო გარანტიები. აქ-  
ციებისა და თბლეგაციების გამოშვების შემდეგ მშენებლობის წინ  
გაიზრდებოდა მშენებლობის ღირებულება, რომელიც რასაკვირველია,  
რამდენიმე მაღიონ მანეთის მაღარქვდა, ეს კი აუცილებლად შეამ-  
ცირებდა სიღნაღი-ბაქოს რეინგზის შემოსავალს. თუ ახალი დამზო-  
ვებებული გზა გადაედიოდა კახეთის რეინგზის საზოგადოების გულ-  
ში, ის შეამცირებდა აგრეთვე ამ საზოგადოების აქციონერთა დი-  
ვიდენდს.

სიღნაღი-ბაქოს გზის ეკონომიკური მონაცემების ვადასინჯვასას  
ბევრი ნოუანსი ახალი რეინგზების კომისიის მიერ გათვალისწინებული  
იქნა. აღსანიშნავია, რომ ტვირთის გაგზავნა სიღნაღი-ბაქოს ხაზზე

ვათვალისწინებული იყო სადგურ გურჯაანიდან. ამის საფუძველზე მეწარმეები თვლიდნენ, რომ დაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს ტრასაზე შედიოდა სიღნაღის მაზრის ტერიტორიის 60% და ზაქათალის ოლქის 90%. კომისიამ ეს ახალ გზას მიაკეთენა სიღნაღის მაზრას 59% და ზაქათალის ოლქის 100%. მაგრამ სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის დასაწყისი ეწინებოდა არა სადგურ გურჯაანიდან, არამედ სადგურ წნორისწყლიდან, რომელიც გურჯაანიდან 22 კილომეტრითაა დაშორებული და მდებარეობს მჭიდროდ დასახლებული სიღნაღის მაზრის ტერიტორიაზე. რაც ვათვალისწინებული იყო კახეთის რკინიგზისათვის ტვირთბრუნვის განსახლეობისას კომისიამ გამოიანგარიშა, რომ კახეთის რკინიგზის 70% ტვირთი წავიდოდა სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის მიმართულებით. მეწარმეებმა ეს ტვირთი განსახლეობის 41%-ის ოდენობით, ზუსტად ასევე შეზღუდული ტვირთები კომისიამ დაანგარიშა 75%, ხოლო მეწარმეებმა მხოლოდ 50%. სანტერესოა, რომ გასავაჭენი და მისაღები ტვირთების განსახლეობისას ფინანსთა სამინისტროს რკინიგზების დეპარტამენტის კომისიამ ყველა მონაცემები აიღო იმავე კომისიის ფორმლებიდან, სადაც კახეთის რკინიგზის ტვირთბრუნვის მონაცემები ეს ტვირთი სიღნაღის მაზრისა და ზაქათალის ოლქისათვის ვათვლილი იყო 100%-ით.

თუ ვათვალისწინებთ გადასატანი ტვირთის ხელფურცელ გაზრდის მარტო პურისა და ღვინის ხარჯზე, მაშინ შეზღუდვით მივიღებთ, სიღნაღი-ბაქოს გზის რაიონში ვენახების ფართო მეწარმეებმა გამოიანგარიშეს სულ 9 213 დესეტინა, სადაც თითქოს სიღნაღის მაზრაში მდებარეობს 4 479 დესეტინა, ე. ი. 49%-ზე მეტი. გასავაჭენი ღვინის რაოდენობა კომისიამ მიიღო ისევე, როგორც მანამდედნენ მეწარმეები - 1 480 000 ფუთი, სადაც სიღნაღის მაზრაზე მოდის 725 200 ფუთი. ღვინის ეს რაოდენობა შეიტანეს ტრანზიტულ ტვირთბრუნვაში, ამიტომ ამ ტვირთის გადასატანი დარჩებულენა სადგურ წნორისწყლიდან ბაქომდე იწინებოდა 725 200X1/18X426 172 000 მან.

ასეთი ოპერაცია უნდა ჩატარებულყო პურის შემოტანისას სიღნაღის მაზრასა და ზაქათალის ოლქში. ახალი გზის დაპროექტებლები პურის რაოდენობას ანგარიშობდნენ 1 454 000 ფუთის ფარგლებში, რომლის გადატანაც გამოიანგარიშებული იყო შემოაღნიშნული მეთოდით: 1 454 000X426X1/47 132 მანეთი.

ზუსტად ასეთივე მანამულაციები იყო გამოგონებული სიღნაღის მაზრასა და ზაქათალის ოლქში ყველა გასავაჭენი და მისაღები ტვირთებზე, რომელთა ფართობი თითქოს დაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს



გზის მონაკვეთზე შეადგენდა 6.618 კვადრატს, ე.ი 39%-ს, ხოლო მოსახლეობა 179.000 სულს, ე.ი 35%, რომელშიც არ ითვლებოდა ბაქოს მოსახლეობა 24%-ის გამოკლებით.

ახალი რკინიგზების კომისიის ფურნალიდან კარგად ჩანს, რომ კახეთის რკინიგზის ექსპლუატაციის პირველსავე წლებში 5% გადასახადის გამოკლებით სუფთა შემოსავალი შეადგენდა 367.273 მანეთს. მისი პროპორციულად განაწილება საექციონერო კაპიტალზე დღევანდელს იძლეოდა 34.740 მანეთის ოდენობით, ე.ი 1,93%-ს.<sup>121</sup>

ახალი რკინიგზების კომისიის ფურნალიდან, რომელიც სიღნაღი-ბაქოს გზის მშენებლობის ასახვას, კარგად ჩანს, რომ სუფთა შემოსავალი განსაზღვრულია 1822.755 მანეთით, რაც საექციონერო კაპიტალზე 3,53%-ს შეადგენს. აქვე გასათვალისწინებელია, რომ კომისიამ სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზაზე შემოსავლის ნორმები ზელოცურად გაზარდა, მაგალითად: სამკავერო მატარებლებიდან შემოსავალი განსაზღვრულია 1 კილომეტრზე 1.800 მანეთი, რაც კახეთის რკინიგზაზე 1500 მანეთის ტოლი იყო. ფოსტის გადატანა სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზაზე გათვლილია 1 კილომეტრზე 102 მან. და 20 კაპიკი, მაშინ, როდესაც კახეთის გზაზე ეს ფაქტორი საერთოდ არ იყო გათვალისწინებული.<sup>122</sup>

კომისიის მიერ დადგენილია, რომ კახეთის რკინიგზის სუფთა შემოსავალი, თუკი ის შუღეროდება სიღნაღი-ბაქოს ხაზს, გაიზარდება 297.000 მანეთით. თუ ამ თანხას 6% გადასახადს გამოვკლებთ – 282.150 მანეთით, ე.ი. კახეთის რკინიგზის სუფთა შემოსავალი ასეთ ხაზს მიადებს: 367.273 282.150 649.423 მანეთი, თუკი მას გამოვკლებთ 12.988 მან. სათადარიგო კაპიტალს, მივიღებთ 636.435 მანეთს, რაც კახეთის რკინიგზის საექციონერო კაპიტალის დღევანდელის 3,48%-ს შეადგენს. თუ კახეთის რკინიგზის შემოსავალს გავზრდით მკავეროთა გადაყვანის შემდეგ 1500 მან. კილომეტრზე 1800 მანეთით და დავამატებთ ფოსტის გადასატან შემოსავალს კილომეტრზე 102 მან. და 20 კაპიკს, მაშინ სუფთა შემოსავალი გაიზარდება 78.027 მანეთით. მაშასადამე, მოქმედი დღევანდელი საექციონერო კაპიტალზე მოიმატებს 3,74%-მდე.<sup>123</sup>

<sup>121</sup> Журнал заседаний комиссии о новых дорогах по вопросу о сооружении Кав. ж. д., от 15 декабря 1912 года, гл. 30.

<sup>122</sup> იქვე, გვ. 37.

<sup>123</sup> Журнал заседаний комиссии о новых дорогах по вопросу о сооружении Кав. ж. д., от 15 декабря 1912 года, с. 32.

ამ ციფრების შეპირისპირებას ამ დასკვნამდე მივყავართ, რომ კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გაფართოება ახალდაპროექტებულ ხიდნაღი-ბაქოს გზის ბარჯზე კახეთის რკინიგზის აქტიონერებისათვის ამ შეზღუდვაშიც ვა არახელსაყრელი იქნებოდა, თუ ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიის გამოანგარიშება არ გაიზრდებოდა.

ფინანსთა სამინისტროსთან არსებულმა ახალი რკინიგზების დესპარტამენტმა წინმეტყველონად შეამცირა მეწარმეების მიერ შემოთავაზებული და ოფიციალურად დოკუმენტებით და მონაცემებით დამტკიცებული მოსაზრებები კახეთის რკინიგზის შესახებ. ეს კარგად მან ხიდნაღი-ბაქოს რკინიგზის მეწარმეების მიერ წამოყალიბებულ ეკონომიკურ მონაცემებში. კახეთის რკინიგზის საერთო შემოსავალი 2.064.865 მანეთიდან შემცირებულია 1.482.539 მანეთამდე, მაშინ, როდესაც იმავე მეწარმეების მიერ ახალდაპროექტებულ ხიდნაღი-ბაქოს გზაზე საერთო შემოსავალი 4.480.229 მანეთიდან გაზრდილია 4.717.478 მანეთამდე.

საინტერესოა შევადაროთ ხიდნაღი-ბაქოს რკინიგზის მეწარმეების მიერ მოცემული ციფრები ამ ციფრებს, რომლებიც დაამტკიცა ფინანსთა სამინისტროსთან არსებულმა ახალი რკინიგზების მშენებლობის დესპარტამენტმა.

მეწარმეებთან ეს ციფრებია:

ა) ვაგზუნა:

ტყის რესურსების ტვირთი - 4.200.000 ფუთა;

ღვინო - 1.480.000 ფუთი X 225 ვერსზე;

გადასარბენი ფუთი - ვერსზე - 333.000.000;

ხზვა ტვირთები - 3.000.000 ფუთა;

ბ) შემოტანა:

სადგურებს შორის გადაზიდვა - 0;

ტრანზიტით - 3.860.000 ფუთა;

შემოსავალი 1 ვერსზე მოძრაობის გაუთვალისწინებლად - 160

მანეთა;

საერთო შემოსავალი - 4.480.229 მანეთა;

კომისიის ციფრებია:

ა) ტყის რესურსები - 9.200.000 ფუთა;

ღვინო - 1.000.000 X 300 ფუთი ვერსზე;

ფუთ-ვერსი - 375.000.000;

ხზვა ტვირთი - 1.500.000 ფუთა;

ბ) სადგურებს შორის გადაზიდვა - 1.250.000 ფუთა;

ტრანზიტით - 4.905.000 ფუთა;

შემოსავალი I კერსზე მოძრაობის გათვალისწინებლად მანეთი:

საერთო შემოსავალი - 4.717.478 მანეთი.<sup>124</sup>

მაშასადამე, თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა ხელმძღვანელობდა რა კახეთის რეგიონის ინტერესებით, ორა საწარმოს შეერთებას წინააღმდეგე წაეიდა, რაღვან მშენებარე კახეთის რკინიგზა უფრო შემოსავლიანი იყო, ვიდრე დაპროექტების სტადიაში მყოფი სოფალი-ბაქოს ხაზი. თავადაზნაურობა ამტკიცებდა, რომ შავი ზღვის რკინიგზის ამუშავების შემდეგ სოფალი-ბაქოს გზა საერთოდ დაკარგავდა თავის მნიშვნელობას. აქ გათვალისწინებული იყო გადასახლებული რკინიგზის მშენებლობაც, რომელსაც მომავალში უდიდესი კომერციული და სტრატეგიული მნიშვნელობა ექნებოდა.

1912 წლის 29 ნოემბრის კახეთის რკინიგზის საზოგადოების სხდომაზე თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის წარმომადგენლებს დ. ე. ზოლოტაევმა და ზ. დ. ავალოვმა დაამტკიცეს, რომ სოფალი-ბაქოს გზის გაყვანის შემთხვევაში მისი მოქმედება გაყილებით ნეგატიური იქნებოდა კახეთის შემოსავლიან რკინიგზასთან შედარებით. თავადაზნაურობის წარმომადგენელთა აქტიური მოქმედების შემდეგ სოფალი-ბაქოს რკინიგზის მშენებლობის საკითხი დღის წესრიგში აღარ დაშვებარა.

ზემოაღნიშნული საკითხის დაფიქსირება ვადამეცხვების შემდეგ კახეთის რკინიგზის მშენებლობა ნორმალური რიტმით მიმდინარეობდა. 1913 წლის 7 იანვარს მოაგარმა ინჟინერმა ა. რაკიბოროსკიმ წარმოადგინა წინა წლის მონაცემები პოლიციის მიერ ჩატარებული აღწერით კახეთის რკინიგზას გამოეყო მიწის საკუთება. 133,6 კილომეტრ სივრცეზე ჩატარდა მიწის საზღვარები გზისათვის ხომარების გასაყვობლად: პირველ უბანზე 108.600 კუბ. საეწი, II უბანზე 17.600 კუბ. საეწი შესრულდა მიწის სხვადასხვა საზღვარები. I უბანზე 2300 კუბ. საეწი და II უბანზე 2500 კუბ. საეწი. ზელოფერსაფარაიანი საზღვარებიდან ქვის ნაგებობები I უბანზე გაკეთებულა 6300 კუბ. საეწი, II უბანზე 1120 კუბ. საეწი. ზამთრის დადგომასთან დაკავშირებით ქვის დაგება დროებით შეწყდა ხელშეკრულება დაიღო ბრანსკის ქარხანასთან რკინიგზისათვის საჭირო რკინის ფორმების დასამზადებლად.<sup>125</sup>

<sup>124</sup> Журнал заседаний комиссии о новых дорогах по проекту Сигнах-Батумской линии, от 19 декабря 1912 года, с. 20.

<sup>125</sup> ხესხა, გ. 287, ანაწ. I, ს. 55, უფრც. 6.



მიწისზედა მშენებლობიდან აღსანიშნავია შალეებით მომარაგების საკითხის გადაწყვეტა. მართალია, ვერ მოხერხდა ხელშეკრულების გაფორმება ფაბრიკის მებატრონე ა. ცერცვაძესთან, 200.000 წყლის შალის დამზადების შესახებ, მაგრამ სამკვიდროდ დაიწყო მათი სამუშაო წესით დამზადება. ვარდა ამისა, აღაზნის დაბლობზე მკაცრ პარტიებით მზადდებოდა მუხის შალეები. 1913 წლის 7 იანვრისათვის მიღებული იყო 1174 მუხის შალი, რომელთაგან ხანზე დავეს 6613 ცალი. სხვადასხვა კრძო პირობათ დაიწყო ხელშეკრულება 70.000 ცალი შალის დამზადებაზე.<sup>156</sup>

რკინიგზის ინსპექტორმა წარმოადგინა ტელეგრაფისა და ტელეფონის მშენებლობის პროექტი. ტელეგრაფისათვის მიიღეს 1507 ცალი ბოძი, რომელთაგან 883 ცალი უკვე განაწილებული იყო ხაზზე. ნათლულში შემოიტანეს სატელეფონო დანადგარები.

შედეგილი იყო პროექტი მგზავრებისათვის მოსაცდელი დარბაზების ასაშენებლად 40 კვ. საფეხ ფართობზე. აგრეთვე საყარაულო უცხოურების, ყაზარბებისა და გადასარბენების მშენებლობა თითქმის დაწყებული იყო.<sup>157</sup>

ახვე შედეგილი იყო ნათლუდის, საგარეულის, ბადაურის სადგურების წყლით მომარაგების პროექტები. მოაგრებოდა სადგურ გურჯაანის წყლის მომარაგების პროექტი.

დამუშავებული და შეთანხმებული იყო ამიერკავკასიის რკინიგზისათვის სადგურ ნათლუდის ყოველდღიურად დაკავშირების პროექტი.

1913 წლის იანვარს შთ. ინჟინერმა ა. რაკიბორსკიმ დებუთ აქნობა საზოგადოების გამგეობას, რომ 5 იანვრისათვის სამუშაოთა მწარმოებელ ოგანეზოვს მიწის სამუშაოებზე ჰყავდა 745 შავი მუშა, ხელით შიდაეი 150 მუშის შეტყარება გამოჩვეული იყო მკაცრი ზამთრის პირობებთ და სადღესასწაულო დღეებთ. ქვის დავება დასრულებული იყო სადგურ ბაკურციხის ქვეით, რადგან 74 ქვის დამგები მუშადან სამუშაოზე დარსა შოლოდ 26.<sup>158</sup>

1913 წლის 19 თებერვლისათვის სამუშაოთა მწარმოებლებზე გრანმერგზე, ოგანეზოვსა და ფონტანზე არ იყო გადაცემული შუბლეი მონაცემები და ამონაწერება:

ა) გრინბერგს არ ჰქონდა;

ბ) მიწის სამუშაოების შესახებ ამონაწერი 0-დან მე-4-მდე;

<sup>156</sup> იქვე, ფურც. 6.

<sup>157</sup> იქვე, ფურც. 7-8.

<sup>158</sup> სენსა, უ. 298, ანწ. 1, სჟ. 55, ფურც. 9.



35-დან 43-მდე, 59-დან 69-მდე და მე-80-დან 82-კალომეტრამდე ეს სულ შეადგენს 24 კალომეტრს;

ბ) შესასრულებელი ნახაზები 105 (საერთო 192-დან) და ხელოვნურსაფარიანი სამუშაოების შესასრულებლად 15 ტყის მილი.

2) თვანეზოს არ ქონდა:

ა) ამონაწერი მიწის სამუშაოების შესახებ № 23-დან №28-მდე რაც შეადგენს 0,5 კალომეტრს;

ბ) შესასრულებელი ნახაზები 18 ხელოვნურ ნაგებობაზე (საერთოდ 43) და მათ შორის 3 ტყის მილი.

3) ფონტანს არ ქონდა:

ა) ამონაწერი მიწის სამუშაოებზე №162-172; №174-254/7,5/; №330-350/2/ და № 125-184/6/. სიღნაღის ქველში, სულ 20 კალომეტრი;

ბ) შესასრულებელი ნახაზები 40 ხელოვნურ ნაგებობაზე (საერთოდ 84), მათ შორის 6 ტყის მილი.

შედეგად ხაზზე მიწის სამუშაოებზე არ იყო გადაცემული ამონაწერი 44,5 კალომეტრზე, რაც შეადგენს საერთო სიგრძის 25%-ს და არ იყო მონაცემები ნახაზებისა 163 ხელოვნურ ნაგებობაზე; ე.ა. 51% მეტი არ სყოფნიდა 24 ტყის მილი.<sup>109</sup>

კახეთის რეკონსტრუქციის საზოგადოებრივი 1912 წლის 24 დეკემბრის № 964 თავისი დადგენილების საფუძველზე მანიშნა, რომ ზემოაღნიშნულ სამუშაოთა მწარმოებლებზე მონაცემების დაგეიანებით გადაცემა შეიძლება გამოიწვიოს ის, რომ მშენებლობა ვერ დასრულდეს წესდებით გათვალისწინებულ დროში. საზოგადოებამ თხოვნით მიმართა მთავარ ინჟინერს, რათა 1913 წლის სამუშაო სეზონის დასაწყისისათვის სამუშაოთა მწარმოებლებზე გადაცემული ყოფილიყო:

1) ყველა ამონაწერი მიწის სამუშაოებისა და სიმაგრეების მონაცემები;

2) ყველა ნახაზი ტყის მილებზე;

3) ნახაზები სხვა ხელოვნური ნაგებობებისა. ეს თბერაციები უნდა დასრულებულიყო 1913 წლის 1 ივნისისათვის.

1913 წლის 6 მარტს საზოგადოებრივი გამკვირვებამ მოითხოვა ტექნიკური ანგარიში კახეთის რეკონსტრუქციის მშენებლობის მდგომარეობის შესახებ მთავარმა ინჟინერმა ეს ანგარიში ასე ჩამოყალიბა:

1) ტრასის მთელ სიგრძეზე აღნიშნული დროისათვის არ არის საბოლოოდ დასრულებული ვხის პროფილი, რომელიც ინჟინერმა

<sup>109</sup> სენსა, ე. 287, ანწ. 1, სტ. 35, უნრც 10.

პირველად 1912 წლის 10 მაისს გამოთხოვა №435; შემდეგ 1913 წლის 14 თებერვალს, № 2030 და ბოლოს 1013 წლის 20 თებერვალს, № 2056;

2) მიწის სამუშაოებისა და სამაგრიების რაოდენობა არ შეიძლება ბოლომდე ზუსტად იყოს დადგენილი ზემოხსენებული გზის პროფილის უჭინლობის გამო. არ არის დამაჯერებელი სამუშაოთა უწყისება, რომელიც გამოთხოვილია 1912 წლის 28 მაისს, № 502;

3) ზელოვნური ნაგებობების რაოდენობის განსაზღვრაც შეუძლებელია ისე და ისე გზის საბოლოო პროფილის უჭინლობის გამო ზელოვნურ ნაგებობათა დაგების უწყისი ტექნიკურ განყოფილებაში გამოთხოვილია 1912 წლის 20 ნოემბერს, № 868;

4) სამოქალაქო ნაგებობების ნახაზები მიღებულია შერდება საცხოვრებელი სახლები და IV კლასის მოსაკდელი დარბაზები;

5) წყლით მომარაგების შესახებ არ არის მიღებული ზედხა და მოსახლეობას შორის მოლაპარაკების საბოლოო შედეგები სადგურების საგარეულოსა და ვურჯაანისათვის ადგილობრივი ზევის წყლების გამოყენების შესახებ;

6) მიღწეულია შეთანხმება ნავთილუდი-ობაღისის სატვირთო სადგურის შესახებ.<sup>100</sup>

1913 წლის 1 მაისს შედგა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მორაგე სხდომა, რომელზეც მოისმინეს ინფორმაციები საზოგადოების კაპიტალის რეალიზაციის, სამუშაოთა ჩაბარებისა და გზისათვის სიმარცოთა მოწყობის, ზელოვნური ნაგებობების და სამშენებლო სამართავლოს შტატების ფორმირების საკითხების შესახებ.

აღინიშნა, რომ სამუშაოების დაწყება განსაზღვრული იყო 1912 წლის მაისისათვის, მაგრამ ყოფილი ინსპექტორის მიერ დროზე არ დამტკიცდა პროექტი და გზის პროფილი მოაგრობამ მხოლოდ 1912 წლის 28 მაისს დამტკიცა საზოგადოების შეცვლილი წესდება, ამიტომ სამუშაოების დაწყება შესაძლებელი გახდა მხოლოდ 1912 წლის 18 ივლისისათვის.<sup>101</sup>

1913 წლის მაისისათვის შესრულდა მიწის სამუშაოების 42% საერთო რაოდენობიდან და ზელოვნური ნაგებობების 48%.

საზოგადოებამ მიიწნია, რომ 1913 წელს აუცილებლად დამთავრდებოდა სამუშაოთა მწარმოებლებთან დადებული ზედშეკრულებებით გათვალისწინებული ზემოაღნიშნული და სხვა სამუშაოები.

<sup>100</sup> ზესა, ფ. 287, ანაქ. 1, საქ. 55, ფურც. 11.

<sup>101</sup> ზესა, ფ. 287, ანაქ. 1, საქ. 55, ფურც. 258.



დადებული იყო ხელშეკრულებები სხვადასხვა კარხნებთან ხიდებისათვის ლითონის მასალის, რკინის, ხიმურების, გადსასყვანილობის, ორთქლმღებლის და ეკორებით მომარაგების შესახებ დაზღვეული და დაწესებული იყო ხაზზე ტელეგრაფის მშენებლობა.

ყველა შემონამოყვანილი სამუშაოები და დაზღვევები მიმდინარეობდა დირექტორის უწყისის ასოვნებათა ფარგლებში.

მსაღების დაზღვევასთან დაკავშირებით უნდა ითქვას: რკინიგზების სამმართველოს მშენებლობის კომიტეტი დაფიანბნა გამგეობის მოთხოვნას, ერთი შაბლის ფასი 1,70 კაპიკიდან 1,30 კაპიკამდე შეუმცირებინა.<sup>142</sup>

გასათვალისწინებელია, რომ ეოლევისპირულიდან შაბლების შემოტანა შეფერხდა, მაგრამ ეს სამუშაოები შესრულდებოდა მცირე ზედმეტი დანახარეებით.

სახაზო სადგურების მშენებლობა უნდა წარმართულიყო სამეურნეო მეთოდით, რადგან კონკურენტული პრინციპით მათმა მამარებამ 1913 წლის 28 თებერვალს დადებითი შედეგი არ გამოიღო.

საზოგადოების გამგეობამ აღნიშნა: საზოგადოების ერთ-ერთი დირექტორის მიერ მიმდინარე სამუშაოების აღვალზე დათვალისწინებულ ენადაყო, რომ შეიძლება გზის დირექტორის თაფდაპირველი მარცხნული გაიზარდოს. ყოველივე ეს გამოწვეულია სამუშაოების შეფერხებით კახეთში კონსპირული წყობების, ასევე სამშენებლო მასალებსა და მუშახელზე ფასების მომატების გამო.

1913 წელს საზოგადოების წესდების 33-ე პარაგრაფით და სატარებელი კნქისერის საფუძველზე გამგეობის შემადგენლობიდან გამოიყვანეს დირექტორი ა. ე. საღმანოეიჩი და დირექტორობის კანდიდატი ლ. ტ. ვალბერტი.

სანტერებსა მოკლე ფანანსური მონაცემები 1913 წლის 1 მაისისათვის.

შემოსავალი:

1. ძირითადი კაპიტალის რეალიზაციიდან გამოშვებულია:

- ა) 1.800.000 მანეთის აქციები;
- ბ) 1.400.000 ფუნტი სტერლინგის ობლიგაციები შეფუარდება 10 ფუნტი სტერლინგი - 94 მან. და 50 კაპიკს, 93,5 კურსით 12370.960.00 14.170.960.0.

2. სხვადასხვა შემოსავალი:

- ა) ღონღონის ბანკის სინდიკატის მიერ წარიცხული პროცენტები ვალუტის გადმორიცხვის დღისათვის 69.655 მანეთი;

<sup>142</sup> სესხა, ფ. 287, ანაწ. I, სპ. 53, ფურც. 259.

ბ) რუსეთის ბანკების მიერ საზოგადოების მიმდინარე ანგარიშზე ჩარიცხული კაპიტალი 344.411 მანეთი, სულ 14.585.057 მანეთი.<sup>163</sup>

გასაყალი:

ა) ღირებულების უწყისით გზის მშენებლობა:

I. მიწების გამოყოფა - 26.703 მანეთი;

II. გზის - 447.446 მანეთი;

III. ზელოვნური ნაგებობები - 352.928 მანეთი;

IV. ზედა მშენებლობები - 4.556 მანეთი;

V. ტელეფონის მოწყობა - 4.258 მანეთი;

VI. სადგურების მშენებლობა - 4.500 მანეთი;

VII. წყლით მომარაგება - 673 მანეთი;

VIII. სადგურების საკეთირება - 114 მანეთი;

IX. საერთო დანახარჯები - 522.474 მანეთი;

X. რელსები, ხიმარცხები, შხალები - 125.258 მანეთი;

XI. ორთქლმძღველები - 211.680 მანეთი.

ეს თანხა სულ შეადგენს 1.486.560 მანეთს.

სხვადასხვა დანახარჯები:

1. დანახარჯები აქციებისა და ობლიგაციების გამოშვებაზე და რუსეთში საგერბო შესაგრებზე ვადასახადები 84.250 მანეთი;

2. ინგლისში საგერბო შესაგრებზე ვადასახადები 132.160 მანეთი;

3. დანადგარები ფულის კურსზე ვალუტის ვადმორიყხვის დროს 14.000 მანეთი;

4. ამ დანახარჯებთან პროცენტებით დაკავშირებული გადასახადები:

ა) სააქციონერო კაპიტალზე 1913 წლის 1 იანვრისათვის 75.675 მანეთი;

ბ) საობლიგაციო კაპიტალზე 1913 წლის 16 თებერვლისათვის 627.990 მანეთი, 703.665 მანეთი, 934.076 მანეთი.

ეს თანხა საბოლოოდ შეადგენს 2.632.317 მანეთს.<sup>164</sup>

დარჩენილი თანხების განაწილებული იყო შემდეგ ბანკებში:

1) ფინანსთა მინისტრის გამგებლობაში:

ა) რუსეთის საგაჭრო-სამრეწველო ბანკში - 5.857.554 მანეთი;

ბ) რუსეთ-აზიის ბანკში - 3.614.076 მანეთი;

გ) რუსეთის სამონაო ვაჭრობის ბანკში - 130.610 მანეთი;

დ) პეტერბურგის სადრიცხო ბანკი - 166.107 მანეთი;

ე) საერთაშორისო კომერციულ ბანკში - 165.563 მანეთი.

<sup>163</sup> ხცსსა, ფ. 287, ანწ. 1, საქ. 53, ფურც. 286.

<sup>164</sup> ხცსსა, ფ. 287, ანწ. 1, საქ. 53, ფურც. 287.



ეს თანხები სულ შეადგენს 9.983.911 მანეთს.<sup>165</sup>

2) საზოგადოების გამგებლობაში:

ა) საზოგადოების საღარიბო - 1.691 მანეთი;

ბ) მიმდინარე ანგარიშებზე:

1. რუსეთის სავაჭრო სამრეწველო ბანკი - 132.804 მანეთი;

2. რუსეთ-აზიის ბანკი - 78.53 მანეთი;

3. რუსეთის სამინაო ვაჭრობის ბანკი - 6.500 მანეთი;

4. პეტროპოლისის საღარიბო ბანკი - 6.800 მანეთი;

5. სურთამოხისის კომერციულ ბანკი - 34.867 მანეთი;

6. თბილისის კომერციულ ბანკი - 396.641 მანეთი და 656.146 მანეთი;

გ) მთავარი ინჟინრის გამგებლობაში - 1.310.486 მანეთი;

დ) დანახარჯები, რომლებიც უკან დასაბრუნებელია - 504 მანეთი.<sup>166</sup>

აღიშნული თანხები მილიანად შეადგენდა 11.962.739 მანეთს.<sup>167</sup> ამის გარდა საზოგადოების გამგებლობაში იყო:

1. სახელმართა მწარმოებლების დაჯილდება პროცენტური ქაღალდებით 215.731 მანეთი;<sup>168</sup>

2. გამგეობის ფორექტორებზე საზოგადოების აჭიკეთით 60.000 მანეთი.<sup>169</sup>

1913 წლის მას-იენისში კახეთის რკინიგზის მშენებლობა მთ. ინჟინერთან და ინსპექტორთან ერთად დაათვალიერა ახალი რკინიგზების მშენებლობის სამსარეველოს უფროსმა ე.ფ. ვურციელმა.

დათვალიერების პერიოდში კახეთში განუწვევლად კოკისპირულად წვიმდა გაღაჩენდა, რომ კარგი იქნებოდა ხიდების ქვეშ დამატებითი ვეხორების აშენება და სამაგრიების მოწყობა წყლის დინების შესამცირებლად. დეტალურად ეს საკითხები უნდა გადაწვეტილიყო ინსპექციისა და სამშენებლო სამსარეველოს მიერ.

ნაგებობათა ტიპები კახეთის რკინიგზაზე ასეთივე იყო, როგორც უკანასკნელ პერიოდში აშენებულ ამერკავკასიის სხვა რკინიგზებზე. ხიდების მოძიანტები ქვის და ბეტონისა იყო, ხიდის გადაფარვა ხდებოდა რკინაბეტონით. მიწები ძირითადად ქვის და ბეტონისა იყო, იყო აგრეთვე რკინისაგან დამზადებული მიწები.

<sup>165</sup> სტენა, თ. 287, ანა. 1, სპ. 33, უფრ. 289.

<sup>166</sup> იქვე უფრ. 290.

<sup>167</sup> იქვე უფრ. 292.

<sup>168</sup> იქვე უფრ. 294.

<sup>169</sup> იქვე უფრ. 295.

მ წაგებობების გარდა, რომლებსაც უნდა გაეტარებინათ მონარეები და მოვლიდან გამოსული წველები, საქართველოში მოხარწვეთ წველებისათვის ცალკე კალაპოტის გაკეთება. ეს კალაპოტი ბუტონისა და უკვე იყო გამოყენებული ვულფის რკინიგზის მშენებლობის დროს გზის დაგება დამთავრებული იყო 75 კილომეტრის სიგრძეზე დამალასტება ხდებოდა გზის დაგებასთან ერთად.

სამოქალაქო სამღების ამწეება დაიწყო ძირითადად ამ ადგილებში, სადაც გზა უკვე დაგებული იყო (გამონაკლისს წარმოადგენდა მთიანი ადგილები და სადგური ვურჯაანი, სადაც ჰქონდათ ადგილობრივი რუსურებიდან მოპოვებული მასალები). გადაწყდა, რომ სამოქალაქო მშენებლობისათვის საქართველოში მასალები შემოტანილი ყოფილიყო მატარებლებით თბილისიდან და ამიერკავკასიის რკინიგზის რაიონიდან, რადგანაც სახმელეთო გზით მისი მიზიდვა ძვირი დაუდებოდა.

სადგურების განაწილება განსაზღვრული იყო მატარებლების მოძრაობის ვრდუიკიან შეთანხმებით. გარდა ამისა, სადგურები ისეთ პუნქტებშია განლაგებული, სადაც მოსახლეობისათვის იქნება აუცილებელი.<sup>170</sup>

მაგრამ თვით კახეთის რაიონში გასაჩერებელი პუნქტების რაოდენობა არასაკმარისი იყო. მთავარი ხაზის 90-ე კილომეტრიდან თელავამდე და მილიანად სიღნაღის ქსელი მჭიდროდ იყო დასახლებული. მანძილი 90-ე კილომეტრზე მეტარე სადგურმა და თელავს შორის აქარბედა 15 კილომეტრს. გადასარბენებს შორის იყო სოფლები, რომლებსაც აუცილებლად დასჭირდებოდათ გასაჩერებელი პუნქტები. მშენებლობის სამმართველომ გაითვალისწინა აღნიშნული გარემოება და განსაზღვრულ ადგილებში დატოვა მონაკეიები დამატებითი სადგურების ასაშენებლად. მაგრამ ასეთი სადგურებისათვის ხასრები გზის ხარჯთარიცხვაში არ იყო შეტანილი. აუცილებელი იყო აგრეთვე 118-ე და 133-ე კილომეტრებზე მოეწყით დამატებითი სათადარიგო გზა.

118-ე კილომეტრის რაიონში მდებარეობს დიდი და მდიდარი სოფელი ველისციხე, რომელშიც 10.000-ზე მეტი სული მოსახლეა. იყო მოსაზრება უახლოეს ხანში ჭალაქად მისი გარდაქმნის შესახებ.

133-ე კილომეტრის რაიონში განლაგებულია რამდენიმე მსხვილი სოფელი და ლეონის უდიდესი ცენტრალური საწყობი. აქვე მდებარეობს მდიდარი და კეთილმოწყობილი საუფლისწულო უწყება (სოფ. წინანდალი).<sup>171</sup>

<sup>170</sup> სესხა, ფ. 287, ანწ. 1, სქ. 53, ფურც. 99.

<sup>171</sup> სესხა, ფ. 287, ანწ. 1, სქ. 53, ფურც. 100.



საინტერესოა, რომ საქართველოში ყველაზე უფრო მსხვილი კონტრულური მეურნეობის ორგანიზატორი სოფლისწული უწყების კახეთისა (დ. ქავეჭავაძის ვოფილ მამულებში) და ქართლში (დ. შუბრან-ბატონის ვოფილ მამულებში) მან შექმნა მეურნეობა-მეღონეობის სპეციალიზებული მეურნეობანი.

სოფლისწული უწყების კახეთის მამულის გამგებლობისათვის შეიქმნა სპეციალური სამსაროველო. 1904 წელს ეს მამული სამწიფად გაყოფილ წინანდალის, ნაფარეულის და მუკუნის მეურნეობებს ცალკე სამსაროველოები ჩაუდგინეს სათავეში და ისინი კავკასიის სოფლისწული მამულების ამბატორის დაუქვამლებარეს. XIX-XX საუკუნეების მიჯნაზე ამ მეურნეობებში განახლებულ ვენახებს 400 ღესტვანამდე ფართობი ეკავა. ვენახების მოვლა სანიმუშოდ იყო დაყენებული. დროულად წარმოებდა მწვანე ოხრეკაცები, კულტურაცა და სხვა სამუშაოები. დიდი ყურადღება ექცეოდა სოკოვან დაფადებებთან ბრძოლას.

სოფლისწული უწყება თავიდანვე ღვინის დაყენების ვეროპულ წესზე ვადაფუდა. ვერანის მოღებს-ვადაძუმციების და ღვინის დამკვლავისათვის წინანდალში ამუშაო ცენტრალური სარდაფი-ქარხანი, რომელიც 200.000 უფრო ღვინის იტყვდა. იგი აღჭურვილი იყო საფრანკეთისა და გერმანიიდან შემოტანილი უახლესი ტექნიკით. XX საუკუნის დამდეგისათვის სოფლისწული უწყების კახეთის მამულებში თელეობდა 25 ვერანის სარწი მანქანი, 24 წნები, 13 ტუმბო, 1 პასტერიზატორი, 4 ოროქლის ქვაბი<sup>12</sup> ვარდა ამისა, სარდაფში იფრებდნენ ღვინის წამოსახსმელ, ბოილების დასაცობ და სხვა მანქანებს მამულის სპეციალისტები (დ. ჯაფარიძე, ვ. გოგლინიოხტკი, ვ. ბაკაშვილი) თვალყურს ადევნებდნენ მეღონეობის ტექნიკის განვითარებას სახეარგარეო და დროულად აფრებდნენ საკაობს ახალი მანქანების შექმნის თაობაზე. მათი ხელმძღვანელობით შეიქმნა ვეროპული წესით დაყენებული ქართული სოფრის ღვინოების ყველა ძირითადი მარკა (ნაფარეული, წინანდალი, მუკუნანი, თელიანი). რომლებსაც ესაფუო, რომ სოფრის ღვინოების წარმოების რაობრებდნ კახეთი ერთ-ერთი საუკეთესო იყო მოფლიოში.

სოფლისწული უწყების კახეთის მამულებში ვოგელეგარი სამუშაოები მტატაანი მოსამსაზურეებისა (მსაროველები, მოფარი მეღვანე აფრონომი, მოფარი მეღვინე-ტექნოლოგები, ბუღალტერ-მოღარეები და სხვა) და დაქარაყებული მეშების მიერ სრულდებოდა.<sup>13</sup> 1906 წლი-

<sup>12</sup> სესხა ფ. 287. ანწ. I. სკ. 53, უფრკ. 101.  
<sup>13</sup> საქართველოს ისტორიის მარკვეები, ტომი VI, გვ. 140.



სათვის წინააღმდეგობაში ითვლებოდა 105, მუკუნანში - 92, ნაფარეულში - 71 მუდმივი მუშა. მეურნეობაში ზოგჯერ ასობით და ათასობით იყვნენ დასაქმებული დღიური მუშები, რომლებსაც იყენებდნენ ბარეა-თონხაზე, ვენახების შეწამულაზე, ვახის აბეცაზე, ყურძნის კრეფაზე და სხვა სამუშაოებზე.

მუშების ხელფასები, მართალია, დაბალი იყო, მაგრამ იგი მეურნეობაში საკმარისი მიუხედავად იმისა, რომ მუშების მუშაობის შედეგად, საუფლისწულო მამულების ადმინისტრაცია ცდილობდა გაეზარდა შრომის ინტენსივობა, ტექნიკური სახელების დანერგვით მეურნეობების წარმოებაში დასაქმებული მუშების რაოდენობა. XX საუკუნის ათას წლებში შემოღებული იქნა ვახის მწკრივთა შრომის ტერიტორიის ცხენის გუნდის დამუშავება, დანერგა ცხენის შესამედი შაბაძნის სასურებელი, ასრატა, რომელიც 8-10 მუშას ცდიდა. 1915 წ. საუფლისწულო უწყებამ შეიქმნა ორთქლის გუნდი (ტრაქტორი), რომელსაც საყენაზე მიწის პლანტაციის სამუშაოებზე იყენებდნენ.

მართალია, საუფლისწულო უწყებამ კახეთის მამულებში დიდი თანხა დააბანდა, მაგრამ შეეწინააღმდეგებოდა შემოსავალი თანდათან ფარავდა მუდმივ კაპიტალს, ფიფქვნილიერ ხარვეზებს და მნიშვნელოვან მოგებას იძლეოდა. 1898 წელს კახეთის მეურნეობის მოვლი შემოსავალი შეადგენდა 398.590 მანეთს; მოვლი ვასავალი 288.969 მანეთს. სუფთა შემოსავალი კი 107.629 მანეთს. XX საუკუნის 10-იანი წლებისათვის მეურნეობის მოგება გაორმაგდა.<sup>124</sup>

ზემოაღნიშნულიდან გამოიძინარე ამკარაა, თუ როგორ იქნებოდნენ დაინტერესებულნი კახეთის რეინგზის შესვერები, რომ არა მარტო წინააღმდეგობა, არამედ სოფელ მუკუნანში და ნაფარეულში ამენებულყო დიდი სადგურები, რაც პრაქტიკულად განხორციელდა კიდევ:

ე. დ. ვურცელმა საქართველოში ჩაიყვანა აგრეთვე ამენებულყო ბაქანი მოავარი ხაზის 103-ე კილომეტრზე სამეზარო მატარებლების ვასაჩერებლად. თუქა აქ მდებარე დიდ სოფელ ბაქურციხეს (2000 სული) შეეძლებოდა ეხარებოდა ტვირთის გაგზავნისა და მძღების დროს სოფელ კარდანახის კომერციული ვასახელელოთ, რომელიც სიღნაღის ქსელს უკავშირდებოდა. ზემოაღნიშნული ბაქანის მშენებლობა იუკილებელი იყო ადგილობრივი მოსახლეობისათვის, რადგან მოავარ ხაზზე სადგურ ნავთილედიდან ისინი ჩამოვიდოდნენ 103-ე კილომეტრზე.<sup>125</sup> თუ ბაქანი არ ამენებოდა, მაშინ მათ მოუწევდათ ნავთილე

<sup>124</sup> საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, ტომი VI, გვ. 141.

<sup>125</sup> ხესია, ფ. 287, ან. 1, ს. 33, ფურც. 101.



დღან კარგენასამდე 119 კილომეტრის გავლისას სადგურ გურჯაანში შედგებულ განკრებას.

წყალმომარაგების პროექტები შედგენილი და დამტკიცებული იყო დაიწყო მათი შესრულება. უკანასკნელი გამოკვლევებით დადასტურდა, რომ უმჯობესი იყო სადგურებში მიყვანილ იქნეს თვითმკვლავი წყლები. საცდელად ადრე გათვალისწინებული საკადიანი წყლებისა.

მომხრობის გახსნის დროს რკინიგზაზე დადგენილებით გათვალისწინებული იყო 1915 წლის ივნისისათვის. სამუშაოების საერთო მდგომარეობა ისეთი იყო, რომ აღნიშნული დროისათვის მშენებლობა უნდა დამთავრებულიყო. დროებითი მოძრაობის გახსნა კი გზის იმ მონაკვეთებზე, რომლებზე დაბადანსებული იყო, შეიძლებოდა 1914 წლის ბოლოს.

მომხრობის გახსნა კახეთის რკინიგზაზე შეიძლება შეაფერხოს იმ გადაწყვეტილებას საკითხმა, რომელიც ეხება სადგურ ნავთლუღის მეშვეობით კახეთის გზის დაკავშირებას ამურკაკასთან რკინიგზასთან და თბილისთან. აღნიშნული საკითხის გაღმარება შეჩერებული იყო იმის გამო, რომ არ იყო საბოლოოდ დამტკიცებული, თუ როგორ უნდა ფოფილიყო მოწყობილი სადგური ნავთლული. ეს საკითხი 1913 წლის ივლისში წარადგინეს მთავრობის წინაშე ფოფილიცე ეს ამხსრულებდა კახეთის რკინიგზის გაგრძელებას სადგურ თბილისამდე და აქ მისთვის სატვირთო სადგურის მოწყობას.<sup>176</sup>

1913 წლის I სექტემბრისათვის სამუშაოების მდგომარეობა ისეთი იყო პოლიციის მერ ჩატარებული აღწერებით მიწების კახეთის რკინიგზისათვის გამოყოფილი იყო 155,46 კილომეტრის სიგრძეზე.

მიწის სამუშაოები I უბანზე შესრულებულია 242,778 კუბურ საცენზე, II უბანზე 162,000 კუბ. საცენზე. სხვა სამუშაოები I უბანზე 6855 კუბ. საცენი, II უბანზე 7218 კუბ. საცენი.

ხელოვნური ნაგებობები: I უბანზე - 4814 კუბ. საცენი, II უბანზე - 5215 კუბ. საცენი. მთავრებოდა ხიდის მშენებლობა მე-13 კილომეტრზე მდინარე ლოჭანზე, რომლის სიგრძე იყო 20 საცენი და მეორე დიდი ხიდის მშენებლობა 33-ე კილომეტრზე მდინარე იორზე. სიგრძე 60 საცენი. დაწყებული იყო I უბანზე რკინაბეტონის მასალებით ჩაბეტონება.<sup>177</sup>

მიწისზედა მშენებლობები: სადგურ ნავთლულში გრძელდებოდა რელსებისა და სამაგრების შემოზიდვა, საგზაო ქანჭიკების გამოკლებით. ა. გუბინისათვის შეკეთილი 75,000 შალადან ნავთლულში

<sup>176</sup> ზესსა, ფ. 287, ანაქ. I, საქ. 53, ფურც. 102-104.  
<sup>177</sup> ზესსა, ფ. 287, ანაქ. I, საქ. 53, ფურც. 362.

შემოტანილი იყო 30.000, დანარჩენი 45.000 ვერ კიდევ ბაქოში იყო და ელოდებოდა ევგონების გაგზავნას. სამეურნეო მეთადონ ვორს მახრამში დამზადდა 30.000 ცალი წიფლის შმალი. გრძელდებოდა მცირე პარტიებით აღბანის დაბლობზე მუხის შმალების დამზადება 1 სექტემბრისათვის შეკეთილი 142.000 ცალიდან ადვილზე მოტანილი იყო 104.000 ცალი.<sup>178</sup>

ტელეგრაფი: ბოძკინტები ჩაყრილი იყო და ხაზი გასმულია 100 კილომეტრის სიგრძეზე, ნათლულიდან ბაქურციხემდე. სატელეფონო კავშირი მოწყობილია იმავე მანძილზე.

სამოქალაქო მშენებლობები: სამუშაოთა მწარმოებელმა ლოკომომა, რომელთანაც დამთავრდა მილამარაგება და შეთანხმდა ხელშეკრულების პროექტი, უკანასკნელ მომენტში უარი განაცხადა მასზე ხელმოწერაზე. მიზეზი ერთი იყო, არავის სურდა ხელი მოეკლა სამოქალაქო მშენებლობისათვის. სამმართველო იძულებული გახდა განეხიორციელებინა მშენებლობა სამეურნეო მეთადებით. ძირითადი სამშენებლო მასალები შეზოდიოდა თბილისიდან გზის დაგების პარალელურად.

სადგურების წყალმომარაგება: შემდგარი იყო ნათლულის, საგარეჯოს, გურჯაანის, თელავის სადგურების წყალმომარაგების პროექტება წყლების ამსებექტივისთან შეთანხმებული ჰქონდათ პროექტი სადგურ საგარეჯოს „სათავის“ წყაროდან და სადგურ გურჯაანის „ქერმის ხეის“ წყაროთი მომარაგების შესახებ.

სადგურების საკეთილება: მიღებული იყო ყველა გადასაცემი ისრები და შეკეთილი კიდევ 25 კომპლექტი.<sup>179</sup>

1913 წლის ოქტომბრისათვის დამთავრდა მიწების გამოყოფის ოპერაციები. ეს ოპერაცია უნდა ჩატარებულიყო 169,565 კილომეტრის სიგრძეზე თბილისის ქსელის ჩათვლით. დამთავრდა კიბების გამოყოფა მოავარ ხაზზე № 924 25 საყარაულოდან მეორე კილომეტრზე № 0 საყარაულომდე; 93-ე კილომეტრზე მოავარი ხაზის ბოლო საყარაულომდე, ასევე № 482 5 საყარაულოდან 141-ე კილომეტრზე სივრდის ქსელამდე; № 3-11-დან 1 კილომეტრზე ქსელის ბოლომდე, ასევე № 20720 საყარაულოდან 21 კილომეტრზე სამშენებლო სამუშაოების ხაზის სიგრძე 160,323 კილომეტრია, მაგრამ მისი მონაკვეთის 0,758 კილომეტრი შედის ამირგაჯკახისის რკინიგზების ტერიტორიაში.

<sup>178</sup> ხესა, ფ. 287, ანაწ. 1, სპ. 53, ფურც. 363.

<sup>179</sup> ხესა, ფ. 287, ანაწ. 1, სპ. 53, ფურც. 364.



პოლიციის მიერ ჩატარებული აღწერებით გზის მოყვარ ხაზს ეკუთვნის 155,461 კილომეტრი და მონაკვეთები სადგურებთან: ვაზისანი, თორი, ბადაური, მელანი, გურჯაანი და თელავი. გასასვლელად სადგურებთან: ორბელი, სამგორა, სავარჯეთი, თიხლიაური, კაჭრეთი, ჩალაუბანი, ვაჩანასანი, კარღასანი.<sup>30</sup>

სანტერესოა სახელმწიფო კონტროლის განცხადების ამონაწერი კახეთის რკინიგზაზე სამუშაოების მიმდინარეობის შესახებ, რომელიც გამოქვეყნდა 1914 წლის 5 იანვარს, მასში ნათქვამია, რომ 1913 წლის განმავლობაში კახეთის რკინიგზაზე სამუშაოები წარმატებით მიმდინარეობდა. მიუხედავად ამისა, ბოლომდე ვერ შესრულდა გვერით გათვალისწინებული სამუშაოები. მათი დასრულება გამოიწვია იმან, რომ სამუშაოთა მწარმოებლებს თავის დროზე არ გადაეცათ საქმარი მონაკვეთები და ნახაზები.

1913 წლის სანგარიშში პერიოდში შესრულდა 90%-ზე მეტი მიწის სამუშაოები და აშენდა 95% ხელოვნური ნაგებობები. მაგრამ რკინიგზა დაგებული იყო სადგურ ნაწილულიდან მხოლოდ 20 კილომეტრის მანძილზე. ფინანსური საკმები კახეთის რკინიგზის მშენებლობაზე არაკეთილსამედია. მოსალოდნელი ზედმეტი ხარჯები დასაბლოებითი გამოსანგარიშებით იქნებოდა 1 მილიონი მანეთი.<sup>31</sup>

მოგვიანებით სახელმწიფო კონტროლმა გააკეთა განცხადება იმის თაობაზე, რომ იცვლება კახეთის რკინიგზის 1912 წლის 17 ივლისის წესდება. მან ხაზის შეცვლა ჩალაუბანის გადასასვლელით უფრო მიზანშეწონილად მიიჩნია როგორც ეკონომიკურა, ასევე ტექნიკური თვალსაზრისით.

1913 წლის ბოლოს და 1914 წლის თებერვალ-მარტში მოყვარი ინჟინრის ა. რაციბორსკის ბრძანებით ხელშეკრულებები გაფორმდა ახალ სამუშაოთა მწარმოებლებთან, რომლებიც ძრითადად ასრულებდნენ ქვისა და ბეტონის სამუშაოებს, ასევე ახორციელებდნენ ბარაკებისა და სადგურების მოწყობის საქმეს.

1 უბანზე მიიღეს:

1. სერგი პეტრეს ძე ევსტიფიევი, თვიური ხელფასი 125 მანეთი;
2. პეტრე სერგის ძე ხალოროვისკი - 125 მანეთი;
3. მიხეილ გერასიმეს ძე ცეცელიანი - 125 მანეთი;
4. ილია ხუთისოს ძე ვრინბერგი - 125 მანეთი;
5. მიხეილ ალექსანდრეს ძე დოლიძე - 125 მანეთი;
6. ვიორგი აექსენტის ძე გამყამაძე - 125 მანეთი;

<sup>30</sup> ხესსა, გ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 364-365.  
<sup>31</sup> ხესსა, გ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 364-365.

7. ტვირან არმენას ძე ნახრატიანცი - 125 მანეთი.



II უბანზე მაიღეს:

1. ისიდორე სერგის ძე სტროგანოვი - 125 მანეთი;
2. დონდუზა ლოფთერ-ოღლი - 125 მანეთი;
3. ალექსი კლემენტის ძე ვედერნიკოვი - 125 მანეთი;
4. ვაიორეი ელადიმერს ძე შალუაშვილი - 125 მანეთი;
5. ფედორ ფედორის ძე რუბანოვი - 125 მანეთი;
6. ილია მახვილას ძე გულისოვი (გულისაშვილი) - 125 მანეთი;
7. თორი ალექსის ძე სკობლო - 125 მანეთი;
8. პეტრე ემელიანეს ძე პობოვი - 125 მანეთი.<sup>112</sup>

ამ სამუშაოთა შწარმოებლებთან ძირითადად მუშაობდა აფი-ლობრევი მოსახლეობა ეწ. დიორი მუშების სახით. როდესაც ვუ-ნახის სამუშაოები დაიწყებოდა, მაშინვე იკრძაობოდა მუშახელის ნა-ღებობა. უნის უფროსები იძულებულნი ხდებოდნენ, დაეჭირავენათ მუშები თბილისიდან და თბილისის ვუბერნიის სხვადასხვა მამ-რებიდან.

1914 წლის 29 მაისს პეტერბურგში ჩატარდა კახეთის რეინგხის საზოგადოების სხდომა, სადაც აღინიშნა, რომ სამუშაოები რეინგხის მშენებლობაზე ფლითიფლე წინ მიიწეეს და აღნიშნულ მომენტში წარ-მოველიგება შეხლვეი სახით: მიწისა და ხელოვნური ნაგებობების სამუშაოები დამთავრების სტადიამა, პირველ ადმინისტრაციულ მო-ნაგეითზე ხელოვნური ნაგებობები დამთავრებულია და სამუშაოთა შწარმოებლებისაგან მიღებულია მიწის სამუშაოები მიღებული იწება მყაროღენი ასაღლებების დამთავრების შემდეგ, დასასრულს უახლოე-დება სამუშაოები მეორე ადმინისტრაციულ მონაგეითზე: ე. ა. ჩაღაუბ-ნის გადასასვლელზე და აღაზნის დაბლობზე. ამ ნაწილში მიწის სიმკვრეების სამუშაოები დამთავრებულია. ხელოვნურ სამუშაოებს კ, როგორიყა ვუბერების აშენება და ხიდების გაყენა, შეუქრება უფო აღარ ეშუქრება!

კახეთის ხაზზე სამუშაოების სეროთი მაქვენებელი რელსების და-გება, რომელიც შესრულებული იყო სეროთი რაოღენობის 3/5, ე. ი. ნავთლედიდან თელავამდე 100 კილომეტრის სიგრძეზე.

გზის დაგება დაიწყო 1913 წლის 20 ნოემბერს და აწარმოებდა მას რეინგხების სპეციალური სამხედრო ბატალიონი. მართალია, სამუშაო ნელი ტემპებით მიმდინარეობდა, მაგრამ იმავე წლის მაისის

<sup>112</sup> სენსა, უ. 287, ანწ. I, სტ. 53, ფურც. 371.



ბოლოს საღვურ გურჯანამდე იქნა გაყვანილი, რომელიც მეტეარების აღაზნის დაბლობზე, 1914 წლის დარჩენილ დროში გზის დაგეგმვაზე საღვურ გურჯანიდან გაგრძელდა ორივე მიმართულებით თელავამდე და საღვურ წიორის-წყალამდე მამასადამე, დროებითი მოძრაობა შეიძლებოდა გახსნილიყო 1914 წლის გვიან შემოდგომაზე, იმ წლის მოსაველის გამოსატყანად.

მნიშვნელოვანი შეფერხება იყო სამოქალაქო მშენებლობაში, რასაც დიდი როლი უნდა ეთამაშა რკინიგზის მომსახურების სფეროში. მრავალმხრივი ცდების მიუხედავად ამ საქმის ჩაბარება ვერ მოხერხდა სამუშაოთა მწარმოებლებზე და მუშაობა სამეურნეო მეოთხებით მიმდინარეობდა. ძირითადი სამშენებლო მასალები მოპოვდნოთ თბილისიდან. გზის დაგების შემდეგ ეს სამუშაოები სწრაფი ტემპებით წარმართა. „კახეთის რკინიგზის ხაზოგადოებისათვის ძირითადი ხიმნელე მოძრაობა ეკდაზე ადრე რომ გაიხსნას სწორედ სამოქალაქო მშენებლობების დაუმთავრებლობა იწუნება. რაც შეეხება მოძრაობის გახსნის ვადას - 1915 წლის 18 ივლისს, არის საყუფრეელი იმისა, რომ აღნიშნული დროისათვის გზის მშენებლობა საბოლოოდ დამთავრდეს“.<sup>121</sup>

1914 წლის აპრილში კახეთის რკინიგზაზე სამუშაოების მიმდინარეობა განიხილა ასელი რკინიგზების მშენებლობის სამმართველოს უფროსმა, როგორც საზოგადოებისათვის ცნობილი ვახდა, სამმართველოს უფროსმა დადებითად შეაფასა განხილული საკითხი როგორც ტექნიკურად, ასევე ეკონომიკურად.

მშენებლობის ფინანსური მეგობარობა არ შეიძლებდა ჩათვლილიყო დამაკმაყოფილებლად. ზოგიერთი ფასების არათანაფარდობას სამუშაო მასალებსა და მუშახელზე ფასების გაზრდას უკანასკნელი ორი წლის განმავლობაში, დროებითი ნაკებობების შეცვლას მუდმივით და, რაც მთავარია, ზოგიერთი სამუშაოების რაოდენობათა გაზრდის აუცილებლობას თავდაპირველად გათვალისწინებულთან შედარებით, არ შეიძლებოდა არ ემოქმედა ადრე დაშტკაცებულ გზის დორებულიებასა და სინამდვილეში არსებულ გზის მშენებლობათა მოთხოვნილებასზე.

გზის დორებულიების უწყისთან შედარებით იმდენად დიდი იყო ზედმეტად დანახარჯები, რომ საზოგადოების გაბგეობა იძულებული ვახდა, დაეცალებინა მთავარი ინჟინრისათვის, შეეღვინა დამატებითი სადარაიტეო უწყისი, რომელშიც ნათლად იჩნებოდა ასახული ეს

<sup>121</sup> ხცხსა, ფ. 287, ანაწ. 1, სკ. 53, უფრე. 372.

სამუშაოები, რაც თავდაპირველად არ იყო გათვალისწინებული დამატებითი უწყისი მშენებლობის ინსპექტორის ა. რაბინინის ხელის გადართვა კავშირგაბმულობის სამინისტროს, საზოგადოების გამჭვირვალე მონაცემებით დამატებითი უწყისი განგარიშებულია 1 მილიონ მანეთზე, ე.ი. შეადგენდა ადრე დამტკიცებული უწყისის 8%-ს.

ამ შემთხვევაში, თუ უკვე რეალიზებული კაპიტალი და თანხა დროებითი მოძრაობის გახსნამდე არ იქნებოდა საკმარისი, მაშინ საზოგადოების გამჭვირვალი იბეჭდებოდა, არსებული კანონმდებლობით საჭირო კაპიტალის გაზრდისათვის გამოეცა დამატებითი საობლივაციო სესხები.

კახეთის რეინვესტიციის შემოსავლის მოსალოდნელი გაზრდა პარკულად განგარიშებულთან შედარებით იძლეოდა იმის სურვილს, რომ სააქციონერო და საობლივაციო კაპიტალის ნორმების გაზრდა, რომელიც დაშვებულია ვერძო რეინვესტიციის მშენებლობის წესდებით, დამტკიცებული იქნებოდა. მიჯნობა არ იქნება წინააღმდეგა, რომ კახეთის რეინვესტიციის მშენებლობის საზოგადოებამ გამოუშვას დამატებითი ობლიგაციები აქციების გამოშვების გარეშე.<sup>344</sup>

საზოგადოება თვლიდა, რომ რეინვესტიციის შემოსავლის გაზრდის მიზნით კარგი იქნებოდა საწარმოს გაზრდა, საჭირო გახდა კომპლექტური ორგანიზებისათვის ეთხოვათ, რომ აღახნის დაბლობის საზღვრებში, მისი დონების ზედა მიმართულებით ამშენებელიყო რეინვესტიციისათვის სოფელ ახმეტამდე 25 კილომეტრის მანძილზე, მაგრამ საზოგადოების გამჭვირვალე ამ გეგმებს განხორციელება არ ექნება იმის გამო, რომ მოსალოდნელი იყო პარკული მსოფლიო ომის დაწყება.

საზოგადოების მოკლე ფინანსური მდგომარეობა 1914 წლის 1 მაისისათვის ასეთი იყო:

შემოსავალი:

1. ძირითადი კაპიტალის რეალიზაციის შედეგად:

ა) 1.800.000 მანეთის აქციები;

ბ) 1.400.000 ფუნტი სტერლინგის ობლიგაციები, შეუარღებოთ 10 კურსით – მილიანად 12.370.960 მანეთი;

2. სხვადასხვა შემოსავლები:

ა) ლონდონის ბანკის სანდიაკტის მიერ ჩარიცხული პროცენტა კალეტის გადმორიცხვისას – 69.655 მანეთი;

ბ) სხვადასხვა შემოსავლები – 3.380 მანეთი;

სულ ამ თანხებმა შეადგინა 775.963 მანეთი.<sup>345</sup>

<sup>344</sup> სეფა, ფ. 287, ანაქ. I, საქ. 53, ფურც. 373.

<sup>345</sup> სესხა, ფ. 287, ანაქ. I, საქ. 53, ფურც. 373.

1914 წლის 29 ივლისს მოავარი ანკინის მონაცემებით სადგურმა ბაქომ უარი განაცხადა მიეღო კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის საჭირო ნაფთობა. ყოველ კვირას რკინიგზისათვის აუცილებელი იყო 5-7 ცისტერნა ნაფთი. მისმა მოწოდებლობამ მშენებარე ხაზზე შეანერა მოძრაობა და დაამუხრუჭა არა მარტო მშენებლობა, არამედ გზის დაგებაც.

ამე გასათვალისწინებელი იყო შედეგი:

1. დასაგები დარჩა 20 კილომეტრი გზა;

2. გზის სწორი მოძრაობის ათვისება შეიძლება გამოყენებულიყო ჯარისკაცების გადასაცვანად და სამხედრო ტვირთის გადასატანად. ამიტომ საზოგადოების გამგეობა თხოვდა ამერკავკასიის რკინიგზების ხელმძღვანელობას:

ა) ან მიეღო სადგურ ბაქოში კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის 5-7 ცისტერნა ნაფთობა;

ბ) ან გამოეგზავნა 30 ცისტერნი ნაფთობის თბილისის საწყობებიდან, რაც საჭირო იქნებოდა გზის დასაგები სამუშაოების გასაგრძელებლად.<sup>166</sup>

1914 წლის 2 სექტემბერს დამთავრდა გზის დაგება. დამთავრდა სადგურ ვანაძიანამდე და სიღნაღის ქსელის მე-19 კილომეტრამდე. გზის დასაღისტება გაკეთდა 7200 კვ. საფარზე მოწიწი კარიერები 121-ე კილომეტრზე სოფელ ვანაძიანთან და მერვე კილომეტრზე სიღნაღთან. 70 სახაზო მშენებლობიდან 55 უკვე დამთავრებულია. 23 საცხოვრებელი სახლიდან 11 ვარგისია. სექტემბრის შუა რიცხვებში შესაძლებელია ბაკურჯიხიდან გურჯაანის საცხოვრებელ სახლებში გადატანილი იქნას 11 უბნის კანტორა და გადაყვანილი იყვნენ მისამსახურები. 11 სამგზავრო სადგურიდან 5 მუშაობს, ყველა ხიდები გამზადებულია, დარჩა მხოლოდ 3 ექვსსაფეხიანი ხიდის გაწყობა ვანაძიანსა და თელავს შორის. მიღებულია 800 საფეხი სამღვმანი, 3600 საფეხი ოთხღვმანი და 1630 ექვსღვმანი წყლის გასაყვანი მილები.<sup>167</sup> ჩადებულია წყლის მილები სადგურ ნაფთულთან ორ კილომეტრზე, საგარეჯოსთან სამ და გურჯაანთან ოთხ კილომეტრზე. სამუშაოები ევლევან მიმდინარეობდა, თუმცა წელი ტემპებით.

1914 წლის 20 სექტემბრისათვის დროებითი მოძრაობის გახსნას ხელს უშლიდა სადგურ წნორის-წყალთან ერთ კილომეტრზე მიწის სამუშაოების დამთავრება და აგრეთვე სიღნაღის ქსელის გზების დასაღისტება.

<sup>166</sup> სესსა, თ. 287, ანწ. 1, სკ. 53, ფურც. 116.

<sup>167</sup> იქვე, ფურც. 125.



1914 წლის 4 ოქტომბერს მიწის სამუშაოები ხიდნადის ქსელთან მილიანად დამთავრდა, დარჩენილი იყო მცირე სამუშაოები, რომელიც პროექტის გათვალისწინებით დამთავრებულია 1914 წლის ნოემბერში.

1914 წლის 17 ოქტომბერს დაიწყო კახეთში ძირითადი სადგურების მშენებლობა. გურჯაანიდან სამხრეთ-დასავლეთით, 20 კილომეტრის მანძილზე შენდებოდა სადგური წნორის-წყალი, რომელიც იყო ხიდნადის ქსელის უკანასკნელი პუნქტი კავკასიის რკინიგზის (ბაქო-წნორა) ამუშების შემთხვევაში წნორი გახდებოდა გადაძვება პუნქტი კახეთის რკინიგზიდან კავკასიის რკინიგზისაკენ. სადგური წნორის-წყალი შეასრულებდა შემდეგ ოპერაციებს:

1. სამუშაო მატარებლების მიღება და გასტუმრება;
2. სატვირთო მატარებლების მიღება და გასტუმრება;
3. მატარებლების შემადგენლობის დაკომპლექტება;
4. სატვირთო სადგურის ყველა ადგილობრივი ოპერაციების წარმოება.

სადგური თელავი იყო უკანასკნელი პუნქტი ალაზნის დაბლობიდან წრდილო-დასავლეთით, რომელიც კახეთის მოთავარ ქვლთან მიღება-რეობდა. ადგილობრივი ტოპოგრაფიული პირობების გამო საჭირო გახდა სადგურის მიმდებარე ფართობზე ორი რკინაბეტონის ხიდის აგება. ყარღის სასწილვით ტრასა ახლოს მიღება-რეობდა თელავთან, რაც ადვილდება სადგურთან მისვლას როგორც ქალაქის მხრიდან, ასევე ალაზნის გადაღმა მიდებარე სოფლებიდან. სადგური თელავიც ასრულებდა იგივე ოპერაციებს, რასაც წნორის-წყალი.

მოდრავი შემადგენლობის გასარეზონტებლად საჭირო გახდა გურჯაანში ამუშებულყო მცირე სახელოსნოები. როგორც მოძრავი შემადგენლობის ინჟინრების XVII რეგკარეშე ყრილობაზე დამტკიცდა, ინჟენტარი კახეთის რკინიგზაზე იყო შემდეგი - 19 ორთქლმავალი, 29 სამუშაო და 292 სატვირთო ვაგონი. მათგან დიდ რეზონტს ყოველწლიურად საჭიროებდა:

1. ორთქლმავალი - 4;
2. ტენდერი - 4;
3. სამუშაო ვაგონი - 5;
4. სატვირთო ვაგონი - 25.

ახეთი მცირე მოძრავი შემადგენლობისათვის ბელსაყრელი არ იყო დიდი სარეზონტო სახელოსნოების ამუშება, რადგან ხაზთან ახლოს თბილისში არსებობდა დიდი სახელოსნოები.

კახეთის რკინიგზის მოვლი ხაზის ხეგრძე იყო 160 კილომეტრი, საიდანაც მოიან მონაკვეთის მელანიიდან გურჯაანამდე 20



კლიმატურის სფეროზე ემსახურებოდა ორი ორიენტირებული. შემოთავაზებული ტექნიკური პირობების გათვალისწინებით ამ მონაკვეთის შერჩეულ გაეტარებინა დღე-ღამეში 2 წველი სატვირთო-სამგზავრო და 3 წველი სატვირთო მატარებელი ორიენტირებულის გადასარბენი და დამატებითი მატარებლების მანევრები შეესაბამებოდა მულანი-გურჯაანის მონაკვეთის გამტარუნარიანობის 30%-ს.

სავალდებულო-გურჯაანის მონაკვეთის 109 კლიმატურ მანძილზე საჭირო იყო შემდეგი სახელოსნოება:

1. ასწიობი უბანი;
2. მოზიდული ვაგონების უბანი;
3. სამჭედლო უბანი;
4. სადურგლო უბანი;
5. საინსტრუმენტო უბანი;
6. ხახშელი სამქრო;
7. სამღებრო სამქრო.

ღებო და სახელოსნოება განლაგებული იყო თავის მხარეზე 500 საფე მანძილზე, მოსაცდელი დარბაზიდან მოშორებით ჩრდილოეთისაკენ.

1914 წლის 4 ნოემბრისათვის სადგურების მშენებლობაზე დაბარებული იყო შემდეგი თანხები:

1. სადგური ვაზიანი - 7225 მანეთი;
2. სადგური ოთრი - 3400 მანეთი;
3. სადგური საგარეგო - 11690 მანეთი;
4. სადგური ბაღიანური - 6700 მანეთი;
5. სადგური მულანი - 650 მანეთი;
6. სადგური გურჯაანი - 59975 მანეთი;
7. სადგური ვანაძიანი - 2350 მანეთი;
8. სადგური კარდანიანი - 2550 მანეთი;
9. სადგური წნორი - 34.660 მანეთი;
10. სადგური თელავი - 58.750 მანეთი.

1914 წლის 18 ნოემბერს გაიმართა კავშირგაბმულობის სამინისტროს სამკურნეო-ტექნიკური განყოფილების სხდომა. სხდომაზე აღინიშნა რა მდგომარეობა იყო კახეთის რკინიგზის სამუშაოებთან დაკავშირებით:

- 1) მიწის სამუშაოები მიღიანად დამთავრდა. გამოწყობისა იყო სავალდებულო, გურჯაანის, თელავის და წნორის სადგურების ვასაფაროებელი მონაკვეთები;
- 2) ყველა ხელოვნური ნაგებობების მშენებლობა დამთავრდა;

3) მთავარ ხაზზე გზის დაგება მოაერდებოდა.

სხდომაზე დადგინდა დაუკალის მთავარ ინჟინერ ა. რაკიბორსკის ამ განგარიშებით აწარმოოს დარჩენილი სამუშაოები, რომ წესდებით გათვალისწინებულ დროში – 1915 წლის 18 ივლისს – გაიხსნას სწორა მოძრაობა რკინიგზაზე, მოძრაობის გახსნა შეიძლება „ამ შემთხვევაშიც კი, თუ დარჩება მყარული სამუშაოები, რომლებიც ხელს არ შეუშლიან მოძრაობას და შეთანხმებული იქნება სახელმწიფო კონტროლის ინსპექციასთან“.<sup>183</sup>

1914 წლის 10 დეკემბერს მთავარმა ინჟინერმა ა. რაკიბორსკიმ დაქვეა გაუგზავნა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების გამგეობას, სადაც აღნიშნა, რომ გაიმართა მოლაპარაკება ამერიკეების რკინიგზის ხელმძღვანელებთან, რომლის თანახმად, კახეთის რკინიგზაზე დროებითი მოძრაობის გახსნის შემთხვევაში თბილისში მიდლოს სამგზავრო მატარებელი, მაგრამ წინააღმდეგა მიდლოს სატვირთო მატარებლები ხანგრძლივი დროით თვის საკუთრებაში მყოფ ნავთილეღის სადგურში. საჭირო გახდება ფულა სატვირთო ოპერაციები მოხდეს ჩერს ნავთილეღში, რაც აუცილებლად შეამცირებს სატვირთო მოძრაობას კახეთის რკინიგზაზე, ვინავეთ მაგნიბოთ, თანახმა თუ არა გამგეობა ასეთი პირობებით მოძრაობის გახსნაზე. მოძრაობა დაწყდება შემდეგი მარშრუტებით: კვარში სამგზავრო თელავამდე და სამგზავრო ხელნაღის ქსელით სადგურ კარდანახამდე, ხოლო ორი თვის შემდეგ წნორამდე.<sup>184</sup>

საზოგადოების გამგეობა 1914 წლის 17 დეკემბერს დაეთანხმა მთავარ ინჟინერს ასეთი ვრავიკით გახსნილიყო დროებითი მოძრაობა, ე. ი. 1914 წლის ბოლოს კახეთის რკინიგზაზე გავიდა პირველი მატარებელი და შემოკლებული ვრავიკით გაიხსნა დროებითი მოძრაობა.

1915 წლის 15 მაისს პეტერბურგში შედგა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მორიგი სხდომა, რომელზეც აღინიშნა, რომ 1914 წლის 19 ივლისს გამოცხადებული მიზილიზაციის გამო სამუშაოების ნორმალურად მიმდინარეობა კახეთის რკინიგზაზე დაირღვა.

პირველი მსოფლიო ომის დაწყებამ, სარკინიგზო ტერაბრუნვის გაუარესებამ, სპეციალური სამხედრო-სარკინიგზო ბატალიონის ომში ვაწვევამ გააჩერა კახეთის რკინიგზაზე გზის დაგების სამუშაოები. ხოლო ამ საქმისათვის სპეციალური მუშათა კადრების მოხდვა მშენებლობაზე ეერ მოხერხდა.

<sup>183</sup> სესხა, ფ. 287, ანწ. 1, საქ. 53, ფურც. 140.

<sup>184</sup> სესხა, ფ. 287, ანწ. 1, საქ. 53, ფურც. 141.



ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, 1915 წლის შემოღობამზე კომერციული მოძრაობის განხმა შეუძლებელი გახდა.

ტვირთების გადატანაზე დიდი ზეგავლენა იქონია სავაჭრო მდგომარეობამაც. მოძრაობის განხმის დროის დაგვიანებამ, რამაც გამოიწვია ნაწილი დერვისა და ტვირთების სახმელეთო გზით გადაზიდვა, ლეინის ვაჭრობის შეწყობა, სახმელეთო გადასახადის დამცობა.

გამოცხადებულმა სახმელეთო მდგომარეობამ უარყოფითად იმოქმედა კახეთის რკინიგზის ტვირთების გადატანაზე. ამას ზედ დაერთო ის, რომ სადგურთა ნათლელი მომორებული აყო თბილისის ცენტრალურ ნაწილთან და საქართველო ზედმეტ ხარჯებს ნათლულიდან ქალაქის ცენტრამდე ტვირთის გადატანაში – სახმელეთო გზით.

მოუხდელია ამისა, დროებითი კომერციული მოძრაობის პირველი შედეგები შეიძლება წათვალის დამაკმაყოფილებლად. 1915 წლის იანვრიდან 4 მაისამდე სერთო შემოსავალი აყო 149.334 მანეთი, რაც დღიურად შეადგენდა 1345 მანეთს.

გზის მშენებლობაზე სამუშაოების მდგომარეობა ასეთი აყო: მინისა და ზელოფერთი ნაგებობების სამუშაოები დამთავრებულია. გზის 70%-ის დაბალსტრემა დასასრულს უახლოვდება. საშობაღაყო ნაგებობათა 60% ამუშებულა.<sup>100</sup> სადგურების წყლით მომარაგების სამუშაოები მთავრდებოდა, თუ რკინიგზებით ვერ იქნებოდა შემოტანილი საქართველოს მშენებლური მოწყობილობა, მაშინ წყლით მომარაგების ობერაციები დამთავრდებოდა სწორი მოძრაობის განხმის შედეგად.

სწორი მოძრაობის განხმის მოახლოებასთან დაკავშირებით საქართველო გამოიჩინა კანდიდატა გზის უფროსის თანამდებობაზე. საზოგადოების გამოკვლამ ამ თანამდებობაზე რეკომენდაცია მიხცა გ. პ. თუმანოვს (თუმანიშვილი), რომელიც აყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მთავარი ინჟინრის მოადგილე მშენებლობისას კარგად გამოიჩინა მისი ზეგრა დადებითი თვისება, ცოდნა როგორც ადგილობრივი მხარისა, ასევე გზის ექსპლუატაციისა. გ. პ. თუმანოვს თანხმობა გარდაცხადა გზის მმართველის თანამდებობაზე და დაენიშნა წლიური ზელდასა 9000 მანეთი.<sup>101</sup>

წესდებით 1915 წლის 18 ივლისისათვის ცველა სამუშაო უნდა დამთავრებულიყო. მაგრამ ომის მდგომარეობით გამოწვეულმა შეფერხებებმა ზემოაღნიშნული თარიღი ცველაკად გადასწვია. საზოგადოების გამოკვლამ თხოვნით მომართა კავშირგამბულობის მინისტრს, რომ სამუშაოების დამთავრება და სწორი მოძრაობის განხმის თარიღი გაგრძელდეს 1915 წლის 15 ნოემბრამდე.

<sup>100</sup> სება, უ. 287, ანაწ. 1, სკ. 53, უურც. 371.  
<sup>101</sup> სება, უ. 287, ანაწ. 1, სკ. 53, უურც. 375.

მაგრამ მოუხედავად ამისა, 1915 წლის 18 ივლისისათვის კახეთის რკინიგზის მშენებლობა ფაქტობრივად დამთავრდა, დარჩა მხოლოდ მცირეოდენი სამუშაოები. 1915 წლის 22-31 ივლისს გზის მიმდებმა სახელმწიფო კომისიამ ყველა შესრულებული სამუშაო დამატყოფილებლად ჩათვალა. უკვე დამტკიცებული პროექტების მიხედვით და ტექნიკური თვალსაზრისით გზა დაკომპლექტებული იყო საქართველოს მისამსახურე პერსონალით, მოძრავი შემადგენლობით და მოძრაობის საწყის პერიოდში სათბობ-საძოვია მასალებით. აქედან გამომდინარე, სამთავრობო კომისიამ შესაძლებლად მიიჩნია კახეთის რკინიგზაზე სწორი მოძრაობის გახსნა როგორც სამგზავრო, ასევე სატვირთო მატარებლებისათვის. 1915 წლის 1 სექტემბერს ადგილობრივ, ხოლო 25 სექტემბერს მოღიან ხაზე გაიხსნა მოძრაობა.

გზის მშართველად მოწვეული გა. თუმანოვი 1915 წლის 18 ივლისს კავშირგაბმულობის მინისტრმა დაამტკიცა ამ თანამდებობაზე.

გზაზე მოძრაობის გახსნის დროისათვის - მთავარი ინჟინრის მონაცემებით - სამუშაოები, რომლებიც დაწყებული არ იყო, შეეასდა 600.000 მანეთის ოდენობით (მათ შორისაა სახელოსნოები და ორთქლმავლების გასარკრებელი შენობები - 300.000 მანეთი), ხოლო დაუმთავრებელი სამუშაოები შეეასებული იყო 800.000 მანეთად. ეს და სხვა სამუშაოები დასამთავრებლად გადაეცა კახეთის რკინიგზის მშართველობას.

მთავარი ინჟინრის მიერ შედგენილი დამატებითი უწყისი (1.723.279 მან.) 1915 წლის ივნისის ზოლოს დაამტკიცა კავშირგაბმულობის სამინისტროს რკინიგზების მშენებლობის კომიტეტმა 1.649.843 მანეთის ოდენობით.<sup>192</sup>

1915 წლის 1 სექტემბერს კახეთის რკინიგზის მთელ ხაზე მოძრაობის გახსნასთან დაკავშირებით შედგენილ ოქნა შემოსავლების და ხარჯების უწყისი 1915 წლის 1 სექტემბრიდან 31 დეკემბრის ჩათვლით და მთელი 1916 წლის მანძილზე.

საერთო ხარჯთაღრიცხვა 1916 წლისათვის ასეთია:

საერთო შემოსავალზე - 1.394.000 მანეთი;

საერთო გასავალზე - 1.449.996 მანეთი;

საერთო შემოსავალი - 244.004 მანეთი;

ხარჯთაღრიცხვის საფუძველზე მიღებული იყო:

გზის საექსპლუატაციო ხეგრძე 161 კილომეტრი;

მატარებლების საერთო გადარბენა 345.285 კილომეტრი;

<sup>192</sup> სცხსა, ტ. 287, ნაწ. 1, სჟ. 53, უჯრც. 376.



მათ შორის:

სამეზაფერო მატარებლების მოძრაობა 126.948 კილომეტრი;<sup>193</sup>

სატვირთო მატარებლების მოძრაობა 262.417 კილომეტრი;

სამკურნეო მოძრაობა 82.920 კილომეტრი;

ზარეულადრიცხვით სერვისი შემოსავალი განისაზღვრა შემდეგი ციფრებით:

ფასიანი მეზაფერების რიცხვი 158.000 ადამიანი;

ბარჯის რაოდენობა 40000 ფული;

ტარიფებით გადატანა და მეორე სიჩქარით 11.650 ფული;

ერთი მეზაფერის მიერ გადახდილის რაოდენობა 1,91 კაპ;

ერთ ფული ტვირთზე გადასახდელი რაოდენობა 8 მან. და 23 კაპიკი.

შემოს ჩამოსღვლილი მონაცემებიდან შემოსავალი განისაზღვრულია შემდეგი სახით:

მეზაფერების გადაყვანით და ბარჯის გადატანით 330.039 მანეთი;

ტვირთის გადატანით 968.386 მანეთი;

სხვა შემოსავლები 105.575 მანეთი;

ეს თანხები მილიანად შეადგენს 1.394.000 მანეთს.<sup>194</sup>

ზარეულადრიცხვით 1916 წლისათვის გასავალი გამოიმატება 1.149.996 მანეთში.

ზარეულადრიცხვით შემოსავალი და გასავალი შეადგენს:

გზის სიგრძე 161 კილომეტრი;

მატარებლების გადაბრუნა 345-285 კილომეტრი;

ვაგონების 11.407.760 კილომეტრი.

შემოსავალი:

გზის ერთ კილომეტრზე 8658 მან. და 39 კაპიკი;

100 კმ/მატარებელზე 403 მან. და 72 კაპიკი;

10.000 კმ/ვაგონზე 1221 მან. და 98 კაპიკი;

გასავალი:

გზის ერთ კილომეტრზე 7142 მან. და 83 კაპიკი;

100 კმ/მატარებელზე 333 მან. და 06 კაპიკი;

10.000 კმ/ვაგონზე 1008 მან. და 08 კაპიკი.<sup>195</sup>

1916 წლის 11 ნოემბერს ჩატარდა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაუროთა რწმუნებულებისა და დეპუტატთა კრება. თავმჯდომარეობდა გუბერნიის თავადაზნაუროთა წინამძღოლი, სახელმწიფო სამქვის წყვირი

<sup>193</sup> სკესა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 377.

<sup>194</sup> სკესა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 378.

<sup>195</sup> სკესა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 377-378.

ქ. ნ. აბაზი. მონაწილეობდნენ მანრების რწმუნებულები — სიღნაღიდან მ. ა. ანდრონიკოვი (ანდრონიკაშვილი), დუმბიალიდან ვ. ა. ბაგრატიონ-მუხრანსკი, პირსალოდან მ. ა. სუმბათოვი (სუმბათაშვილი) და თავადაზნაურთა დეპუტატები: ვ. ა. ტულაველი, ვ. დ. ფურუღი, თავადი ქ. ზ. მაკაევი, ვ. ზ. ტურაიევი, თავადი ნ. მ. მელიქოვი; აგრეთვე ვუბერნიის თავადაზნაურთა მდივანი ი. ვ. ზურაბოვი (ზურაბაშვილი), კობისის წევრები რ. ს. ვაზბეგი და პ. დ. ვედევაშვილი (ვედევაშვილი), კახეთის რკინიგზის მმართველი ვ. პ. თუმანოვი და ფ. ვ. ვოვანიანიშვილი.

ვუბერნიის ზღვამდევანელმა ქ. ნ. აფხაზმა მოახსენა შერებულებს, რომ პეტროგრადში მისი და თავად დ. ა. ნოლოკაევის ყოფინიას ორივემ მოინახულა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მამინდელი გამგეობა. საუბარი ეხებოდა გამგეობის ადგილსამყოფელის გადატანის პეტროგრადიდან თბილისში. ფ. ლიპსისთან მოლაპარაკების შედეგ გამოირკვა, რომ ეს საკითხი დადებითად გადაწყვეტილია, ოღონდ აუცილებელია დანიშნული იქნას პიროვნება, რომელიც გადაატარებს საზოგადოების საქმეებს.<sup>166</sup>

ეს პიროვნება ისე უნდა დაუფლებოდა საქმეებს, რომ თბილისში მათი გადატანის დროს საზოგადოების მუშაობა არ შეფერხებულაყო. საქმეები დროებით მხოლოდ მამინ შერქრდებოდა, როცა ისინი გზა იქნებოდა. წინათ იყო მოსაზრება, რომ საზოგადოების კარგულარიის უფროსად და ბუღალტრად თავად ზ. დ. აყალოვის რეკომენდაციით მოწვეული ყოფილიყო თავად დ. ნ. დიასამიძე, რომელიც მსახურობდა პეტროგრადში. მაგრამ გამოირკვა, რომ დ. ნ. დიასამიძე თვაზური პირობების გამო პეტროგრადიდან თბილისში ვერ გამოვიდოდა.

მოსიძინა რა თავადაზნაურთა წინამძღოლის ეს განცხადება, შერებამ დაადგინა: ეობოვის ფ. ვ. ვოვიჩაიშვილს გაეშვზაგრობ პეტროგრადში საზოგადოების საქმეების მისაღებად. ფ. ვ. ვოვიჩაიშვილი მალე დათანხმდა საზოგადოების გამგეობის თავმჯდომარეობას. წლიური ზღვლასი დაქნიშნა 4800 მანეთის ოდენობით.

ამ თანამდებობაზე წამოყენებული იყო ნიკო ნიკოლაძის კანდიდატურაც, მაგრამ მან ამ სამსახურზე უარი განაცხადა, რადგან ფოთიდან 6000 მან. პენსიას ღებულობდა წელიწადში.

საზოგადოების გამგეობის შემადგენლობიდან გამოიყვანეს ზ. დ. აყალოვი, რადგან 1917 წლის 31 მაისს ბენატორად დაინიშნა.<sup>167</sup>

ამრიგად, კახეთის რკინიგზის მშენებლობაზე დაიხარჯა სულ 17,8 მილ. მანეთი. თავადაზნაურთა ლიდერების ვარაუდით კახეთის რკინიგზის

<sup>166</sup> სესხა, ფ. 287, ანაქ. 1, საქ. 53, ფურც. 49.  
<sup>167</sup> „საქმე“, ინტროის სურა, 1992, № 2.

ნიგზის ტვირთბრუნვა 11,6 მლნ. ფუთი იქნებოდა და ყოველწლიურად სატარიფო გამოსაღები 2 მლნ. მანეთს მიაღწევდა, რომლის ერთი ნახევარი საექსპლუატაციო ხარჯებს დაფარავდა, მეორე ნახევარი კი სუფთა მოგება იქნებოდა. მაგრამ ბარუელმა მსოფლიო ომის კორექტივი შეატანა ამ ეარსულში საომარი დროის საძილეობა პაროსებში რკინიგზის ტვირთბრუნვა და ამდენად აქციონერული საზოგადოების შემოსავალიც მნიშვნელოვნად ნაკლები იყო ბიუჯეტით გათვალისწინებულზე.

რაც შეეხება კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას, ის აქტიურ მუშაობას ეწეოდა საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარებაში. 1921 წლის მარტში ბოლშევიკებს კახეთის რკინიგზის საზოგადოება გააუქმეს და კახეთის რკინიგზა შეუერთდა ამერკავკასიის რკინიგზას.

#### თავი IV

### ქახეთის რკინიგზა და მისი ეკონომიკური შემდგობა (1915-1921 წწ.)

კახეთის რკინიგზის აშენებას მთელი მხარის ეკონომიკური და კულტურული განვითარებისათვის უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა. მისი საშუალებით მოხერხებული სამურნეო და კულტურული კავშირი დამყარდა ამერკავკასიისა და იმერიის სამრეწველო ცენტრებს შორის. ამ ფაქტმა კიდევ უფრო გააძლიერა კახეთის ყოველმხრივი კავშირი რუსეთის ცენტრალურ რაიონებთან და უზრუნველყო მთელი მხარის ეკონომიკური და კულტურული ცხოვრების შედარებით მწრაფი ტემპით განვითარება.

ჯერ კიდევ რკინიგზის აშენებამდე უკვე შესამჩნევია გაზდა ალაზნის დაბლობზე წარმოების ზრდის ტენდენცია: 1) კახეთის რკინიგზის მოსალოდნელმა მშენებლობამ მოსახლეობაში გამოიწვია საკუთარი ვენახების ფართობების გაზრდა. (დაახლოებით 10 წლის განმავლობაში 30%-ით); 2) კახეთში დაიწყო თამბაქოს მოყვანა და ბამბულის პლანტაციების გაშენება. უკანასკნელის წარმოების შემდგომ



ზრდას ხელს უშლიდა რკინიგზის ხაზის უკონკრეტოა; 3) იმის გამო რომ ტყის მასალა თბილისში ყოველწლიურად ღირებოდა, დაიწყო მისი სახმელეთო გზით შემოტანა, რაც ღირსი ჯდება.

აღსანიშნავად აღნიშნავდა, რომ კახეთი აწარმოებდა ღვინოს, ხილს, ბრინჯს, თამბაქოს, ბამბეულს, ქსოვილს და ა.შ. ამ პროდუქტების გასასაღებლად მარტო თბილისის ბაზარი არ იყო საკმარისი, საჭირო გახდა საქონლის გაყიდვა რუსეთში და საზღვარგარეთ, რაც რკინიგზის გაყენამდე შეუძლებელი იყო.

აღსანიშნავად აღნიშნავდა კანთონულ კახურ ღვინოს. მაგრამ ამ ღვინოს მაღალი ხარისხით შენახვა ხდებოდა მხოლოდ ადგილზე, თვით კახეთში. რუსეთში გაყიდული კახური ღვინოები მაგარი იყო და ვერ უწყობდა კონკურენციას რუსეთის ბაზრებზე შემოტანილ ევროპულ ღვინოებს. ადგილობრივი მოხმარებისათვის ყურძნის წვეს ტოვებდნენ გარკვეული დროით დაწურვის შემდეგ, რათა ღვინოს აეღო საჭირო რაოდენობის ტანინი. მაგრამ ასეთი წესით გამოყვანილი ღვინოები შეიცავდა მცირე რაოდენობით ტანინს, ამიტომ, მართალია, სასიამოვნო გემო ჰქონდა, მაგრამ ვრძელი სახმელეთო გზებით გადატანისას ასეთი ღვინოები მალე ფუჭდებოდა. რაც შეეხება კახეთიდან გასატან ღვინოებს, მას დიდხანს ტოვებდნენ ქვევრებში პირველ გამოყვანამდე, რათა წვეს აეღო დიდი რაოდენობით ტანინი, რის გამოც ღვინო მალე აღარ ფუჭდებოდა და შეიძლებოდა მისი გადატანა შორეულ სახმელეთო გზებზე, დასაშვები იყო აგრეთვე ტემპერატურის შეცვლაც.<sup>188</sup>

კახური ღვინოების განსაზღვრული რაოდენობით გატანა რუსეთისა და ევროპის სახელმწიფოების ბაზრებზე მისი ხელშეწყობით იყო გამოწყობილი.<sup>189</sup>

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, კახეთის სოფლისწული მამულებში თავიდანვე დაიწყო ღვინოების ევროპული წესით დაფრება. ყურძნის მიღება-გადამუშავების და ღვინის დაბეჭდვისათვის წინანდელში ამზენდა სარდაფი-ქარხანა. აქ დაწურულ ყურძენს მხოლოდ მცირე ხნით ტოვებდნენ ქვევრებში, სამკვივროდ, ახალ ღვინოს ინახავდნენ სარდაფებში სამი წლით თანამარ ტემპერატურაზე. ასეთი წესით დაყენებული ღვინოები, მიუხედავად იმისა, რომ მცირე რაოდენობით შეიცავდა ტანინს, სახმელეთო გზით ადვილად გადასატანი ხდებოდა.

მაგრამ ასეთი საწარმოს მოწყობა შეიძლებოდა მხოლოდ დიდი კაპიტალის საშუალებით, რაც ადგილობრივი მოსახლეობის უმეტეს ნაწილს არ გააჩნდა.

<sup>188</sup> М. Батас. Виноделие в России, т. 1-2; С.-П., 1896, стр. 158.

<sup>189</sup> ივ. თ. III, С.-П., 1897, стр. 210.

თავისი სოციალური მდგომარეობიდან გამომდინარე ჩვეულებრივად რეგულირებული მუშაობა და გლეხები ვერ შეძლებდა ისეთი დიდი სარდაფების ამშენებას, რომელზე დაიჭრებოდა 3-4 წლის მოსავალს. აგრეთვე ამ სარდაფების მოწყობას საქმიანი ინჟინტარიზა და მანქანებით, ვერ დაელოდებოდა მთელი 4 წლის განმავლობაში საკუთარი მოსავლისაგან მისაღებ ფულს.

ვენახების უცხოელი მესტრონეები ყურანის წყენს მამინეუ ას-ზამდენ ქვევრებში და მისი დედელი მამდინარეობდა ფოველგვარი მორვის გარეშე. პირველი დედელის დამთავრების შემდეგ, ეს ახალი დენი უკვე იფიქრობდა ჩვეულებრივი ფასებით უცხოელ ვაჭრებზე. დენის ვაჭრები სწორედ ამ დროს დადიოდნენ სოფლებში, სინ-ჯიედენ დენიოებს კასრებიდან და თუ მოეწონებოდათ, ყველადოდნენ და მამინეუ ბეჭდავდნენ კასრებს, რათა ნაყიდი დენიო დაეცვათ ფალსოფიკაციისაგან. დაკარგულბული დენის კასრები უკან მი-ქონდათ გერმანიის რკინიგზის სამუალებით ფოველგვარი გადას-ხადების გარეშე. უცხოელებს საკუთარ გამკებლობაში პქონდათ რკი-ნიგზის ქველი, ამიტომ ფოველივის ამჯობინებდნენ ახალდაყენბული დენიოების ვატანისა და ვაფიფეას და სესესით გამორიცხავდნენ დენ-ის ვაფიფეების შესაძლებლობას. კახეთშიც, სინამ რკინიგზა ამშენ-დებოდა. დენის მფლობელები ცდილობდნენ საკუთარი ნაწარმი და-მარებისაგან გადგარსინათ.

ზემოაღნიშნული საზღვარგარეთის მუერნეობის მოკლე დახა-სათობიდან კარგად ჩანს, რომ მუერნეობის ქვევრებში მუერნეობის სწორად და რაკიონალურად წარმართვისათვის აუცილებელია სარ-კინიგზო ხაზები, რომლის გარეშეც დენის გასადება წარმოუდგენელი ფაქტია.<sup>200</sup>

კახეთის რკინიგზის მშენებლობის დამთავრებამ შესაძლებელი გა-ზდა ამ რეგიონში მუერნეობა-მუდგინეობის სწორად წარმართვა. 1915 წლის 1 სექტემბერს, მოძრაობის გახსნის პირველსავე წელს, კახეთიდან რკინიგზით ვატანილი იქნა 2 მილიონი ვუდრო სუფეთისო დენიო.<sup>201</sup> ასეთი რაოდენობის დენის გასადების ბაზარი, თბილისი უკვე ვუდარ იქნებოდა, ასეთი ბაზარი თუ რუხეთი და საზღვარ-გარეთის ქვევრები. თბილისი კახეთისათვის ვაზდა ახლოს მუდგარე სარკინიგზო სარტიროო სადგური და ვასაყიდი საქონლის ვადაძევი ბქნქტი, სადაც შეიძლებოდა ასეთი რაოდენობის დენის მხოლოდ დროებით ვაჭრება.

<sup>200</sup> & ვაფიფული კახეთისის წარმოშობა და ვანეთარებს საქართველოს და ამორკეკებაში, თბილისი, 1921, ვვ. 101.

<sup>201</sup> სტატისტიკური კრებული 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, ვვ. 36.

კახეთის რკინიგზის გახსნის შემდეგ რუსი ვაჭრები ხშირად ჩამოდიოდნენ კახეთში, ყოველიოდნენ ახალდაცემულ ღვინოს და ყოველგვარი შეფერხების ვარემუ აგზავნიდნენ რუსეთისა და უფროსს ბაზრებისაკენ. რკინიგზის ვარემუ ისინი ამას ვერ შეძლებდნენ, რადგანაც კახური ღვინის ხარისხი თავისი სიძლიერით არ აკმაყოფილებდა რუსეთის მოთხოვნებს, სადაც ღვინოები შემოდიოდა საფრანგეთიდან, იტალიიდან და ა.შ. მორე მხრივ რკინიგზამ ხელი შეუწყო კახურ ღვინოებს, რათა ტექსტილურის გამოცვლის შემთხვევაში არ დაშორებულყო.

შიზღოდ რკინიგზის გაყვანამ მისცა საშუალება კახეთს, მოეზარავებინა რუსეთი საუკეთესო, ვერძოვლი წყხით დაყენებულ ღვინოებით, რომლებიც თავისი ხარისხით არ ჩამოუვარდებოდა ისეთ ცნობილ ღვინოს, როგორაც იყო შერლ დე-მასონა და საუკეთესო ბურგუნდიული და ბორდოს ღვინოები.<sup>202</sup>

კახეთის ბუნებრივი პირობები იძლეოდა იმის საშუალებას, რომ აქ ეწარმოებინათ უმაღლესი ხარისხის შავი ღვინოები. ურკინიგზისა კ იწვევდა დიდი რაოდენობით შიზღოდ თეთრი ღვინოების დაყენების საშუალებას, რადგან თეთრ ღვინოზე ადგილობრივი მოთხოვნილება დიდი იყო. აქედან გამომდინარე, რუსეთს ყოველწლიურად საზღვარგარეთიდან შემოჰქონდა 11,35 მილიონი მანეთის ღვინო (ვარდა ლიქორის და კონიაკისა, რომელშიც იხდიდა 3 მილიონ მანეთს). კახეთის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ მარტო რუსეთში ღვინის გატანამ რვეიონს მისცა (1915-1916 წწ.) დაახლოებით 3,2 მილიონი მანეთი.<sup>203</sup>

რკინიგზამ ხელი შეუწყო აგრეთვე ადგილობრივი მოსახლეობის ფინანსური მდგომარეობის გაუმჯობესებასაც. გლეხს გაუწვდა ამის შესაძლებლობა, რომ უფრო ძვირად გაყვოდა ვერძოვლ წესზე დაყენებული ღვინო. ყოველივე ამან ხელი შეუწყო კახეთში მეღვინეობის სწრაფად განვითარებას და ის წამტებანი დაჩვიდნენ მომტებანიად გადაიქცა.

შავი ღვინის წარმოების გადიდებას ყველ დაინტერესა რუსი ვაჭრები, რომლებიც უკვე საზღვარგარეთ აღარ მიდიოდნენ ღვინოების შესაძენად. დაიწყო ღვინით ვაჭრობის მოწესრიგება, გამოირიგა ღვინის ფაქსიფიკირება, რომელიც ადრე შეიშნებოდა. ახრია, რომ რუსეთის ბაზრებზე კახური ღვინოების გამოქნა კონკურენტობას

<sup>202</sup> ნ. ტექსტილური ნარკვევის საქართველოს მრეწველობის ისტორიიდან 1864-1920 წწ., თბილისი, 1958, გვ. 305.

<sup>203</sup> გაზ. „სამშობლო“, 1916, № 438.



გაუწევდა რუსეთის სამხრეთ რაიონებიდან შემოტანილ ლენინებს უსაფრთხო აღმოჩნდა.

კახური ლენინები კონკურენტებს უწევდა მხოლოდ ბურჟუაზიულ და ბორდოულ ლენინებს, რომლებთანაც იგი ხარისხით უფრო ახლოს იყო. ასეთმა კონკურენტებმა დაღუპული შედეგები გამოიღო არა მარტო კახეთის ეკონომიკისათვის, არამედ მოლიანად იმპერიის მურწუნობისათვის. მან გააუზოგოება შიდა სახელმწიფოებრივი ბაღიანი, გარდა ამისა, შექმნა შემოსულის ახალი წყარო. შემოსულისაგან საწარმოში კაბიტალის დაბანდება თავისუფლად ხდებოდა, მაშინ, როდესაც წამულებანი საწარმოში ასეთი ოპერაციების წარმართვა შეუძლებელი იყო. კახეთის მურწუნობის წამულებიანობა კარგად ხანს რკინიგზის გაყვანამდე.

ჯრანების ფართობების 30%-ით გაზრდამ თავიდანვე გამოიწვია გადახარჯვა წარმოებაში. ლენინის ფასები ეცემა, ბევრი გადატაცდა მაგრამ რკინიგზის ამუშავებამ ეს პროცესი შეაჩერა.

საერთოდ XX საუკუნის ათიანი წლებიდან, რუსეთის იმპერიაში ხაგრძლივი დეპრესიის შემდეგ, სამრეწველო აღმავლობა დაიწყო. გაძლიერდა რკინიგზების მშენებლობა, გაიზარდა პურისა და ლენინის ფასები მსოფლიო ბაზარზე, გაიზარდა სოფლის მურწუნობის თითქმის ყველა პროდუქტთა საქონლიანობა. კაბიტალიზმის საერთო აღმავლობამ განასირობა სახელმწიფო ბიუჯეტის ზრდა.

სამრეწველო აღმავლობა მიმდინარეობდა მრეწველობის მონოპოლიზაციის ზრდის ეთარებაში, რასაც თან ახლდა კაბიტალის შემდგომი კონცენტრაცია მიმდინარეობდა აგრეთვე უცხოური კაბიტალის გავლენის გაძლიერება რუსეთის მრეწველობაში.

სამრეწველო აღმავლობის ტემპები შედარებით ნელია, ხოლო სამრეწველო ჩამორჩენა უფრო მეტად ხელშესახები იყო რუსეთის იმპერიის განაპირა კოლონიურ რაიონებში, მათ შორის საქართველოშიც. სადაც ცარიზმი მეტროპოლიის ბურჟუაზიის კარნახით განცებ აფერხებდა მრეწველობის განვითარებას, რომ ეს მხარეები ცენტრალური რუსეთის სამრეწველო დანამატად ეცნო და ძირითადად სასოფლო-სამურწუნო აგრარული პროდუქტის ჩარჩობებში შეეზღუდა.

1910 წლიდან სამრეწველო მოდუნება ამერკავკასიაში ახალი აღმავლობით შეეცალა. აღმავლობის წლებში მრეწველობის განვითარება სწრაფი ტემპით წავიდა წინ, რაც იმპერიალიზმისათვის დამახასიათებელი ნაშნებით მიმდინარეობდა; წვირულ საწარმოთა ხარჯზე იზ-

რღებოდა მსხვილი ფაბრიკა-ქარხნები, ფართოვდებოდა მუშათა კონტიგენტი.<sup>204</sup>

ეს სამრეწველო აღმავლობა დადებითად მოქმედებდა კახეთის ეკონომიკაზე, მიუხედავად იმისა, რომ იმპერიის ეს რაიონი მართადად სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციას აწარმოებდა.

1917 წელს თელავის მაზრაში იყო 5039 დესეტინა ვენახი, დაიკრიფა 499822 ფული ყურბენი და დაიწურა 418237 ვედრო ღვინო, რომლის დიდი ნაწილი გატანილი იქნა საქართველოს საზღვრებს გარეთ.<sup>205</sup>

იმვე წელს სიღნაღის მაზრაში ვენახები გაშენებული იყო 4971 დეს ფართობზე, მოიწიეს 735708 ფული მაღალხაისხოვანი ყურბენი, დაიწურა 611433 ვედრო ღვინო, რომლის დიდი ნაწილიც საზღვარგარეთ გაიყვანა.<sup>206</sup>

რკინიგზის გაყვანამ ხელი შეუწოვა მაზრების შიგნით ეპქრობის განვითარებასაც. თელავის მაზრაში სავაჭროების რიცხვი 82-დან 339-მდე გაიზარდა, ხოლო სიღნაღის მაზრაში 104-დან 372-მდე.<sup>207</sup>

კახეთის რკინიგზის ხაზის გაყვანამ ხელი შეუწოვა აგრეთვე ისეთი დარგის განვითარებას, როგორცაა მეხილეობა.

ფოკლენდლოურად რუსეთის უცხოეთიდან შემოსქონდა 12 მილიონი მანეთის ხილი, მაგრამ თანდათანობით რუსეთის ბაზრებზე შემოტანილმა ტამეკნტის ხილეულმა აკობა საზღვარგარეთიდან შემოსულს. ორენბურგ-ტამეკნტის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ შუა აზიიდან შემოსულმა ხილეულმა მოსკოვისა და პეტერბურგის ბაზრებზე კონკურენცია გაუწია საზღვარგარეთის საქონელს.

კახეთის რკინიგზის გაყვანამ საშუალება მისცა ამ მხარეს, რომ მაღალფუძებადი საქონელი (ხილი) გატანილი ყოფილიყო რუსეთში.

მოძრაობის გახსნის პარეულსავე წლებში კახეთიდან და ზაქათალის ოლქიდან გატანილი იქნა 1,5 მილიონი მანეთის ხილეული,<sup>208</sup> ისეთი ხილეული, რომელსაც კონკურენციას ვერ გაუწევდა სხვა ადგილებიდან შემოტანილი ხილი, მაგალითად, ზღვისპირეთის მხარეში მოწეული, რომელიც, მართალია, მიყვლიობით დიდია, მაგრამ ნესტთან კლიმატის გამო ნაკლებად ტკბილია.

<sup>204</sup> ე. ხომტარია. მრეწველობის განვითარება და მუშათა კლასის ჩამოყალიბება XIX საუკუნის საქართველოში (დამუშავებული მრეწველობის განვითარება) თბილისი, 1965, გვ. 212.

<sup>205</sup> სტატისტიკური კრებული 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, გვ. 37.

<sup>206</sup> იქვე გვ. 38.

<sup>207</sup> ვახ. კრიონა, 1917, № 6.

<sup>208</sup> ჟურნალი „მოსავლი“, 1917, № 7.

შეამსუოდა იმ სერიალში თანდათან ერთ-ერთი წამყვანი დაბეჭდვით ხელზედა ამბერკაცკასის სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების წარმოებაში ადგილი, სადაც კლიმატური პირობები იძლეოდა ამ კულტურის გახარების შესაძლებლობას კასპისპირეთის მცვესად ამბერკაცკასიამოც ძირითადად რკინიგზების სახელივც იყო განლაგებული. ბამბულის კულტურისათვის გამოხაფვანი მიწები რკინიგზებთან უცეც დაკავებული იყო. ბამბის გამოხაფვანი ფართობის გახარზრდელად საქარო ვაზდა მტკვრისა და არაქვის დაბლობებზე დასატებითი მიწყოზილობების შემოტანა, რომელიც ძალიან ძვირი დაყდა.

აღაზნის დაბლობზე ბამბის გამოყვანა პირველად დაიწვეს აუთეოსებელ მიწებზე, რამაც თავიდანვე დაიღებული შედეგი მოყვეა. ეს იმით აისხნებოდა, რომ აღაზნის დაბლობის გარკვეულ ნაწილში ნალექების წლიური რაოდენობა ნორმალური იყო, ამიტომ აქ შესაძლებელი ვაზდა ბამბის კულტურის გამოყვანა.

კახეთში ბამბულის განვითარება ხელზედა ჩრდილოეთ ამერიკის სამხრეთ შტატების პრაქტიკული გამოცდილების მაგალითზე - ყოველგვარი გამოყვანის გარეშე.<sup>209</sup>

ამბერკაცკასის სავადასახადო სამმართველომ დაიწყო აღაზნის დაბლობის სამრეო-ადმოსავლეთით მეტეარე სახელმწიფო მიწებზე რუსეთიდან ვადმოსახლებულთა დასახლება. მათი ძირითადი საქმეანობა იყო ბამბულის კულტურის გამოყვანა როგორც ბურის საშუალებით, ასევე პლანტაციებში. ვადმოსახლებულებს მოსყავდათ აგრეთვე ბური, რომელსაც საქაროვდა ადგილობრივი მოსახლეობა (დაახლოებით 500 ტონა წელიწადში).

კახეთის რკინიგზის ხაზის გაყვანამ გამოიწვეა ამ მხარეში სრული ეკონომიკური ვადატრიალება. მოძრაობის ვახსნის შემდეგ ვაცხოველებულად დაიწყო საქონლის ვაცვლა ჩრდილოეთ და სამხრეთ კაცკასის სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების მწარმოებლურ რაონებთან. თუ რკინიგზის ვახსნამდე ბურის შემოტანა აღაზნის დაბლობზე ძალიან ძვირი ვადებოდა სახმელეთო ვზებით, მოძრაობის ვახსნის შემდეგ შესაძლებელი ვაზდა ჩრდილოეთ კაცკასიიდან შემოეტანათ შედარებით იაფი ბურეულის მოსავალი. აღაზნის დაბლობის მოსახლეობამ ბამბის მოყვანისა და ვაყვადვის შემდეგ აქტიურად დაიწყო ჩრდილოეთის ბურის შესყავლა.

რუსეთის ყოველწლიურად შემოპირდა 73,8 მილიონი მანეთის ბამბა, ე.ი. საერთო მოთხოვნილების 60%. ეს თანხა, რომელსაც

<sup>209</sup> E. შველიძე, საქაროულის სოციალ-ეკონომიკური განვითარების ისტორიიდან, თბილისი, 1967, გვ. 152.

უცხოელებს უფელწლოურად უხდიდნენ ოქროთი, მიიძღვ აწვევობა იმპერიის ეკონომიკას. მეორე მხრივ რუსეთი უფელწლოურად თანქმის ჩაღის ფასად ყიდდა ბურს. კახეთის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ იქმნებოდა საჭირღის გაყვღის (ბამბა ბურზე) შესაღლებღობა იმპერიის შიღნით. იმ ღროისათვის ეს წარმოადგენდა ძირითად სახღღ-შწიფო-ეკონომიკურ პრობღღებს, რომღღის გადაწვეღღტვის შესაღღლებღობა იქმნებოდა თანღღათანობით. პირველად საჭირო გახღღა ძღღღღან ბღღერი სახღღვარგარეუღღღა მოწყობიღღობღღბა, რომღღღის შემღღნაც მხოღღღოდ ოქროთი შეაღღღებოღღა. რუხი ეკონომიღღტები უეჭრობღღდნენ, რომ რკინიგზაზე მოძრაობის გახხნის შემღღვე აღაზნის ღღბღღობის მოსახღღღობა ძირითადად გადაიღღღოდა ბამბეუღღღის მოყვანაზე, მაგრამ იმასაც ითეაღღღისწინებღღდნენ, რომ აღღღღღობრავ მოსახღღღობას ამ საქმეში გამოცდიღღღება აკღღღა. მიუხეღღღავად ამისა, ბამბის კულტურაზე გადასღღღღღას ხეღღღს არაფერი უშღღღიღღა, რადგან ამ კულტურის გახარე-ბისათვის საჭირო მიწის ღფართობღღბი უღღღვე არსებობღღა. ეკონომიღღტები აღწინაეღღდნენ, რომ კახეთის რკინიგზის ამღღღების შემღღვე, როგორც ამორკავკასიის რკინიგზაზე, აქაც გამოიწღღღებოღღდნენ ვაჭრები ღღობღღღან ღღა მოსკოვიღღღან, რომღღღღებაც რკინიგზის ხადგურებთან ახღღღოს მოაწყობღღდნენ ბამბის გასასუფთავებულ ქარხნებს, მისცემღღდნენ აღღღღღობრავ მოსახღღღობას თესღღღეულს ღღა გახხნღღდნენ კრედიტებს მომსაღღღალი უხეო მოსაღღღღღისათვის.

კახეთში მოყვანიღღ ბამბას ექმნებოდა გახადების ბაზარი რუსეთის იმპერიის შიღღა ვუბერნიღღბეში. ეს აღღღღად მოხღღღებოდა, მას შემღღვე, რაც უღღღვე გაყვანიღღი კახეთის რკინიგზა შეღღღეროღღებოდა გადასას-ეღღღღღელ რკინიგზას ეღღღადიკავკასიღღღან თბიღღღღისზე გაეღღღით.

მაგრამ ზემოაღღღინშნული რუსი ეკონომიღღტების მოსაზრება არ გამართღღღდა, რადგან კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის გახხნის შემღღვე ვერ მოხერხღღა გადასასეღღღღელი რკინიგზის მშენებღღობა. ბოლომღღვე ვერც იმან გამართღღღა, რომ ბამბეუღღღის კულტურის იღღეთი რაღღღენობა მოყვანათ კახეთში, რომღღღღღაც საშუაღღღღებას მისცემღღღა რუსეთის იმპერიას, საღღღრითოდ შეწყოღღა ამ კულტურის შემოტანა უცხო-ეღღღღღღან. რკინიგზაზე მოძრაობის გახხნის პირველ წღღღებში კახეთიღღღან რუსეთში გაიტანეს ღღაახღღღობით ნახეუარი მიღღღიონი მანეთის ბამბა.

კახეთში მოსაყავღღათ აგრეთვე შემღღვეო კულტურები: ბრინჯი, აღმო-საეღღღური ხიღღღის ხე, ზაფრანი, მიწის კაკღღღი, პირეშუმი, თამბაქო.

აღმოსავღღღური ხიღღღის ხე, რომღღღღისგანაც ღღღღი რაღღღენობით იღღღ-ღღდნენ გამოსახღღღელ ფისს, ხარობღღა ხიღღღადღის ბაზრის ტყვის მასიღღღებში მღღღინარე აღაზნის გადაღღღმა, აგრეთვე მღღღინარე ობრის ქეღღღი წეღღღმა.

ყო შემოსავლიანი კულტურა იყო, რა თქმა უნდა, სათანადო ტექნიკური დამუშავების შემდეგ, რაც შესაძლებელი გახდა რკინიგზის გაყვანის შემდეგ. აღმოსავლური ხელის შე ხარობდა აგრეთვე ნაფალი რეულში, ფარულში, ვაშლიანობაში, წინანდალში და სხვა სოფლებში. მაგრამ ამ კულტურიდან კახეთისათვის შემოსავალი ძალიან მცირე იყო.

ასეთივე მცოდნარობა იყო კახეთში ბრინჯის კულტურის მხრივაც. რუსი ეკონომისტები თვლიდნენ, რომ მდინარე აღაზნის ტემორელში იყო საუკეთესო ადგილები ბრინჯის მოსავლანად, რომლის გატანის შემდეგ შემორღებოდა მისი ექსპორტი საზღვარგარეთიდან. რუსეთის ყოველწლიურად საზღვარგარეთიდან შემოქონდა 5 მილიონი მანეთის ბრინჯი.

ზაფრანის მოყვანა დაწყებული იყო სოფელ ზემო მარხაანში. ეს კულტურა ძირითადად არსებობდა ფერბენტსა და ბაქოში, მაგრამ მოუხდებოდა აშისა, რუსეთის საზღვარგარეთიდან შემოქონდა ამ კულტურის განსაზღვრული რაოდენობა.

მიწის კაკალი ანუ მიწის აღმოსავლურა ზე, ფართოდ იყო გავრცელებული სამხრეთ ვეროპში და განსაკუთრებით დიდი რაოდენობით ჩრდილოეთ ამერკაში. კაკლიდან იღებდნენ 49% ზეთს, მოსავალი 1 ღვსტინაზე შეადგენდა 100-150 ფუნტს. ეს კულტურა ისევე მოსყავდათ, როგორც სიმინდი. მიწის კაკალი წარმატებით ხარობდა ვარააზის სახელმწიფო მიწებზე, თბილისში 1 ფუნტის ფასი შეადგენდა 20-25 კაპიტს. ეს კულტურა მოშეყვანი იყო, ამიტომ რკინიგზის ხაზის გახსნის შემდეგ მან კახეთში დიდი გავრცელებას ქმოუა.<sup>20</sup> მაგრამ ამ კულტურასაც არ მოუხდენია რაიმე დადებითი ზეგავლენა კახეთის ეკონომიკაზე. მართალია, მის გავრცელებას ხელს უწყობდა კლიმატური პირობები, მაგრამ სათანადო რაოდენობით მისი გაზარება ვერ მოხერხდა.

კახეთში თამბაქოს პლანტაციები გადაჭიმული იყო დიდ ფართობზე ზაქათალის ოლქში და განსაკუთრებით ხიდნადის მაზრაში. თამბაქო გაშენებული იყო (1904 წლის მონაცემებით) დაახლოებით 1400-1500 ღვსტინაზე, საიდანაც იღებდნენ 125.000 ფუნტს. მომდევნო წლებში თბილისში რკინიგზით შემოიტანეს 70.000 ფუნტი თამბაქო, კახეთიდან გაიტანეს 192.500 ფუნტი.<sup>21</sup> მაღალი ხარისხის თამბაქოს წარმოებას კახეთში უკვე ღრმად ჰქონდა ფესვები გადაჭებული ქრფინჯიანების შემკვიდრების ფლობდნენ თამბაქოს უდიდეს პლანტაციებს ლავროვებში.

<sup>20</sup> "კერძალი მოსავალი", 1917, № 10.

<sup>21</sup> "ესსა, ფ. 287, ანწ. 1, სქ. 53, ფურც. 401.



თბილისში არსებობდა ენფინჯანტის თამბაქოს ფაბრიკა, აგრეთვე ერთი ფაბრიკა იყო სიღნაღში მაგრამ პირველი მსოფლიო ომის გამო თამბაქოს გატანამ საზღვარგარეთ მნიშვნელოვნად დაიკლო. 1914 წ. კახეთში აწარმოეს 107 389 ფუთი მაღალი ხარისხის თამბაქო, 1915 წელს 39250 ფუთი მაღალი ხარისხის, 1916 წელს 126355 ფუთი მაღალი ხარისხის თამბაქო. 1917 წელს თამბაქოს მოსავალი უმნიშვნელო იყო, ხოლო 1918 წელს მოიყვანეს 17 233 ფუთი მაღალი ხარისხის თამბაქო.<sup>212</sup>

ღაგოღების თამბაქოს პლანტაციების ახლოს, დაახლოებით 4 კილომეტრში მდინარე მამინ-ჩაიზე იყო ენფინჯანტის მექანიკურების ბაღი, რომელსაც უკავა 35 დესეტინა ფართობი. ბაღში გამოიყვანდა საზღვარგარეთიდან შეპოტანილი ვაშლის, მსხლის, ქლიავის და ელი-ზავეტობოლის ბროწეულის საუკეთესო ჯიშები. აქ გამოიყვანათ აგრეთვე ოღერმათის ჯიშის ატამი, რომლის 1 ცალი იწონიდა 1 ფუნტს და ინახებოდა ოქტომბერ-ნოემბრამდე.<sup>213</sup> ამ ბაღში დაიწყეს აგრეთვე ზეთოვანი ხეების ნერგების გამოყვანა, რომლებსაც იღებდნენ ართვანიდან.

ცნობილია, რომ მეაბრეშუმეობა წარმოადგენდა საქართველოს სოფლის მეურნეობის ფრიად მნიშვნელოვან დარგს. მართალია, მის ჩვენში უხეველესი დროიდან მისდევდნენ, მაგრამ მისი წარმოება მე-19 და მე-20 საუკუნეში არამე თუ ვითარდებოდა, არამედ უკან-უკან მიდიოდა.

მე-20 საუკუნის დასაწყისიდან აღმოსავლეთ საქართველოს სახალხო მეურნეობაში მეაბრეშუმეობა თითქმის არავითარ როლს აღარ თამაშობდა.

უძნავერესი მიზეზი მეაბრეშუმეობის ჩამორჩენისა იმაში მდებარეობდა, რომ რუსეთის ადმინისტრაცია არამე თუ შესაყერისად არ აუწყებდა მეურნეობის ამ დარგს, არამედ ხშირად თავისი დიუდეურობისა და უცოდინრობის გამო, აბრკოლებდა კიდევ მის განვითარებას. მიგალითად: აბრეშუმის თესლის საექსპორტოდ დაწინაურება სავსებით შეწყდა მოაერობის მიერ საექსპორტო ბაჟის დაწესების გამო. თუ 1864 წელს ბათუმთან გატანილი იყო ამიერკავკასიაში დაწინაურებული 1.700 ფუთი აბრეშუმის თესლი, მეოცე საუკუნეში თვითონ შექობიქონდათ იგი ოსმალეთიდან, იტალიიდან და საფრანგულიდან. აბრეშუმეი საქართველოში უბეტესად ჰარკის სახით იყიდებოდა, ხოლო მისი ინდუსტრიული და ზელოსნური წარმოება ძალიან მცირე იყო.<sup>214</sup>

<sup>212</sup> სტატისტიკური კრებული 1909-1921 წწ. თბილისი, 1923, გვ. 39.

<sup>213</sup> იუსეს, გვ. 287; აღწ. ს. საქ. 53; ფურც. 402.

<sup>214</sup> ქ. კანდელაკი, საქართველოს ეროვნული მეურნეობა, პარიზი, 1960, გვ. 193-194.

კახეთში რკინიგზის გაყვანის შემდეგ აბრეშუმის პლანტაციების სივრცე თანდათან კლებულობდა. 1909-1913 წლებში პლანტაციების სივრცე იყო 3518 დესეტინა, მოსავალმა შეადგინა 54.950 ფუნტი. რაც ერთ დესეტინაზე შეადგენდა 15,6 ფუნტს. 1914 წელს მოსავალი შედარებით უხვი იყო, 8200 დესეტინაზე 122.600 ფუნტი.<sup>225</sup> 1915 წელს 4100 დესეტინა ფართობზე მოყვანიეს 41.000 ფუნთი აბრეშუმი, რაც ერთ დესეტინაზე შეადგენდა 10,6 ფუნტს. 1916 წელს 1000 დესეტინა ფართობზე მოყვანილი იქნა 19.000 ფუნთი აბრეშუმი, ერთ დესეტინაზე 19,0 ფუნთი, ხოლო 1917 წელს 200 დესეტინა ფართობზე მოყვანილი იქნა 4800 ფუნთი აბრეშუმი, ერთ დესეტინაზე 24,0 ფუნთი.<sup>226</sup>

კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის გაზნის პირველ წლებში საზღვარგარეთ გატანილი იქნა 60.000 ფუნთი აბრეშუმი, რამაც, მართალია, მცირე მასშტაბით, მეგრამ შინე დადებითად იმოქმედა კახეთის ეკონომიკაზე. რევიონს მისცა 2,5 მილიონი მანეთის მოცუბა.

კახეთის ეკონომიკისათვის დიდი მნიშვნელობა აქონდა ტყის მასალების გამოტანას და მის შემდგომ დაბეზუებას.

თანეთის მანრამი სახელმწიფო ფლობდა 101.777 დესეტინა ტყის ფართობს, კრძო საკუთრებაში იყო 39.735 დესეტინა ტყე ე.ი. ამ მანრამში მიღიანად იყო 141.512 დესეტინა ტყე.

თელავის მანრამი სახელმწიფო ფლობდა 43.038 დესეტინა ტყეს, ხოლო კრძო მფლობელობაში იყო 73.329 დესეტინა, სულ 121.367 დესეტინა ტყე.

სიღნაღის მანრამი სახელმწიფო ფლობდა 55.808 დესეტინა ტყეს, რომელშიაც არ შედიოდა სადაფო ტყის მასივები ჭიაურის მონაკვეთზე-საუკეთესო ტყე იყო ავრუფე ჭიაურში 41.627 დესეტინა, სადაფო მონაკვეთის გარეშე (7627 დესეტინა) - 34.000 დესეტინა ეს ტყეები მეტწარუბდა დაფოფებთან ახლოს. ხერთოლ სიღნაღის მანრამი კრძო ტყის მასივები ძალიან ცოტა იყო დარჩენილი, ისინი თითქმის მოჭრილი იყო, ვარდა კაცკახიონის მთავარ ქედზე მეტწარე ტყეებისა.<sup>227</sup> ხერთო ტყის მასივებს რაოდენობა შეადგენს 300.000 დესეტინას, რომლის ნახევარი მეტწარუბდა თანეთის მანრამში, ხოლო დანარჩენი 9/10 ვანლაგებული იყო მეტწარე ალაზნის მარცხენა სანაპიროზე.

ტყის უმშებიდან უმეტესობას შეადგენდა წიფელი, რომელსაც რკინიგზის გაყვანამდე ადგილობრივი მნიშვნელობა აქონდა ის ასრუ-

<sup>225</sup> სტატისტიკური კრებული 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, გვ. 41.

<sup>226</sup> იგივე ად. 43.

<sup>227</sup> სენსა, ფ. 287, ასწ. 1, სვ. 33, ფურც. 402.

ლებდა ძირითადად სამშენებლო მოვალეობას. გომორის უღელტეხილზე პრიმატიული წესით წიფელის ხედავ იღებდნენ ხის ნახშირს, რომელსაც 80 ვერსის მანძილზე სახმელეთო გზით ეზიდებოდნენ იმ დროს, სადაც ზღვობდა მისი რეალიზაცია.

ხის ნახშირით სარგებლობდა მთელი ამიერკავკასია, რადგან არა მარტო სამშენებლო ტყე არამედ შეშაც კი არ მოიპოვებოდა ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ამიერკავკასიაში. 1902 წელს ამიერკავკასიის რკინიგზით თბილისში შეიტანეს 2.833.560 ფუთი ტყის შეშა, 1903 წელს 2.983.442 ფუთი, ხოლო 1904 წელს 3.568.552 ფუთი.<sup>118</sup> უკანასკნელი ათი წლის განმავლობაში თბილისში 1 საფეხი შეშის ფასი 30 მანეთიდან 45 მანეთამდე გაიზარდა. ამ მდგომარეობიდან გამომდინარე, მოსახლეობის უმეტესობა იძულებული იყო, ესარგებლა გომორიდან შემოტანილი ხის ნახშირით, სადაც ტყეები ბარბაროსულად ნადგურდებოდა.

კახეთის რკინიგზის ამშენებამ ძირითადი გარდაქმნა გამოიწვია ტყის შეურყნების საქმიანობაში ამიერკავკასიის მოსახლეობამ დაიწყო კუანძშირის გვერდობიერად წარმოება, ამჟინა მშრალად გადასამუშავებელი ქარხნები, რომელთა მფლობელები თანდათანობით ცდილობდნენ ნახშირის ირმობებში გამოყენებას უაბრიკული წესით. ხოლო, როგორც სავოველთაოდ იყო ცნობილი, მშრალად გამოყენებისათვის წიფელი ერთ-ერთი საუკეთესო მცენარე იყო.

არც ამიერკავკასიაში და არც სამხრეთ რუსეთში არ იყო არც ერთი ტყის გადასამუშავებელი ქარხანა, ამიტომ მშრალად დაამუშავებისაგან მიღებული პროდუქტები ძალიან ძვირი ღირდა.

მთელი კახეთის ტერიტორიაზე მოიპოვებოდა კარის უდიდესი მარაგი, რომელიც აუცილებელი იყო ახალამშენებული ქარხნებისათვის. მას ტყის მასალებთან ერთად ამუშავებდნენ, ფხვნილად აქცევდნენ, რომელიც ცემენტის მსგავსად იყურობდა და იყრებოდა იაფფასიან პატარა კასრებში. ამ წესით მიღებული ხის წებო შემდეგ ავლილად სადგებოდა იაფი შეფუთვის გამო. ამ ქარხნებში სადაც საჭირო ზღუდობდა ხის წებო, აღნიშნული ფხვნილი უკვე ავლილად შექმნილი იქნებოდა.

ხის წებო ისეთი პროდუქტი იყო, რომელსაც დიდი მოთხოვნილება აქონდა მსოფლიო ბაზარზე. კახეთის რკინიგზის ამშენების შემდეგ ხის წებო, რომელიც მზადდებოდა კახეთის წიფელისაგან, იყიდებოდა არა მარტო კავკასიაში და რუსეთში, არამედ სამხრეთ ევროპაში, ცვიბატესა და თურქეთში.

<sup>118</sup> იფიკ. უარე. 403.

ოვლაყისა და თანეთის მაზრებში წიფელი მყარე რაოდენობით  
შეშავებოდა, ამიტომ შიფელი კავკასია და ზაქათლის ოლქი ეკურთ  
აყვლის ნაწილს ვარშავიდან იღებდა, ნაწილს კი ავსტრიიდან (არ  
ყო ვათვალისწინებული დიდი სამაგო ვადასხადები).<sup>219</sup> აყვებს  
შემოტანა ძირითადი ვადებოდა, ამიტომ ამერკავკასიაში აყვების ფაბრი-  
კების აღმოცენება დამოკიდებული იყო კახეთის რკინიგზის გახსნაზე.  
მაგრამ კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის პირველ წლებში ეკრ ში-  
ზერბა აღნიშნული ფაბრიკების გახსნა, რადგან, მის ხელი შეუშალა  
არასტაბილურმა საგარეო და სამშენაო ფაქტორებმა, როგორც იყო  
პირველი შიფელით იმი და რეგულაციები ამხრების შეგნით.

ამ დროისათვის ყველაზე იაფი ვადებოდა წიფელის პარკები, რი-  
მელსაც იყენებდნენ შიფელით ნებისმიერ ქვეყანაში და ვარშავით-  
რებით ავსტრია-უნგრეთში.

კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის გახსნის პირველ წლებში კა-  
ხეთში აწარმოეს 10.000 ფუთა ქიფელი, რომელიც ძირითადად  
გაქონდათ საზღვარგარეთ. (რუსეთს შემოქონდა 11,5 მილ. მანეთის  
ქიფელი).

ამვე წლებში აწარმოეს 60.000 ფუთა მატელი, რომელიც ასევე  
საზღვარგარეთ იქნა გატანილი. (რუსეთს შემოქონდა 22 მილ. მან-  
ეთისა ცვალს და თაფლს კახეთში სტატისტიკური მონაცემებით  
აწარმოებდნენ 3.801 ფუთს, მაგრამ სინამდვილეში ეს ციფრი უფრო  
დიდი იყო. (რუსეთს შემოქონდა 5,1 მილნ. მანეთის თაფლი და  
ცვალი).<sup>220</sup>

საუკეთესო საშუალება იქნებოდა კახეთში სამთო პრეწველობის  
განვითარებისათვის კახეთში მოიპოვებოდა: სილენის, მავნიტური  
რკინა, ქვის ნახშირი, ნავთობი, მარილი, სამშენებლო ქვა, ბრილი,  
ცარცი, ტყვია, კოლჩედანი და სხვ.

ზემოაღნიშნული წადსელოდან ყველაზე დიდ ყურადღებას იმსა-  
ხურებდა ნავთობი. XIX საუკუნის 70-იან წლებში კახეთში არ-  
სებობდა ნავთობის საწარმოები, რომლებიც ნავთით ამარაგებდნენ  
თბილისსა და სამხრეთ კავკასიის დასავლეთ ნაწილს. ნავთობს იღებ-  
დნენ და ამუშავებდნენ ბრძიბილელი მეთოდებით, მაგრამ მაშინ ასეთი  
მეთოდი იყო მიღებული ზაქათანსა და გროზნომაც.

მაშინ კახეთში არსებობდა ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანა.  
ასეთი იყო სოფელ ბოჭორმისთან სამეწიხის ქარხანა. თბილისიდან

<sup>219</sup> Г. К. Баградзе, Возникновение и развитие капиталистической промышленности в Грузии в XIX в., Тбилиси, 1958, с. 193.

<sup>220</sup> სტატისტიკური კრებული 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, გვ. 44.

ბატონვე რკინიგზის ამწების შემდეგ, ამ ქარხანას საშუალება მიეცა, თავისი ნაწარმი თავად მიეტანა თბილისამდე.

კახეთის ნავთობის მარაგის შესახებ საინტერესო ბრძანებულება საქართველოს ნავთობის საბაღოებს გამოიცა 1906 წელს.

ვერ კიდევ 1872 წელს ცნობილი გეოლოგი აბინი წერდა, რომ „წყალგამყოფი უღელტეხილი, რომელიც მდებარეობს მდინარეებს იორსა და აღაზანს შორის თავისი 160 ვერსის სიგრძით მდიდარი ნავთობის უდიდესი მარაგით. აქედან ნავთობის წყარო მოედინება სამხრეთ კავკასიისკენ და მისი სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილისაკენ, სადაც მდებარეობს ქ. ბაქო“.

მეღვლეარა მანამნებდა აგრეთვე ნავთობის დიდი მარაგის არსებობაზე სოფელ ზემო ხოდაშენთან, თელავის ახლოს.

1896 წელს ცნობილმა ინგლისელმა ექსპერტმა ტაუნსენტმა დაასაბუთა ზემო ხოდაშენის ნავთობის საუკეთესო თვისებები და ის შეადარა ამერიკულ ნავთობსაბაღოებს. მაგრამ მაშინ ინგლისელმა კაპიტალისტებმა უარი თქვეს ამ საბაღოს დამუშავებაზე, რადგან არ არსებობდა რკინიგზით მიმოსვლის ნორმალური საშუალებანი.

1901 წელს აქ მუშაობდა ცნობილი ექსპერტი ლენდერ-ბანკიდან ა. მუცა. მისი ავტორიტეტის წყალობით ჰეტეროპურგელმა კაპიტალისტებმა, რომელთა სათავეში იდგნენ გრაფი ა. ა. გუკინგი და ა. ი. ვარტმანი, ზემო ხოდაშენში დაიწყეს ქაბურღილების გაკეთება და დაბურღვა.

1908 წელს დაწერილ მოხსენებით ბარათში ფინანსების, კავშირ-გამპულობის, ვაჭრობის და მრეწველობის სამინისტროების წინაშე ა. ა. გუკინგი და ა. ი. ვარტმანი აღნიშნავენ ამ დიდ სიმბუღებს, რომელიც მათ შეხვდათ კახეთში მუშაობის დროს.

ნავთობის მარაგი კახეთში ასე იყო განაწილებული:

1. თანეთისა და ახმეტას შორის 5.000 დესეტნა;
2. ბოჭორმასა და ზემო ხოდაშენს შორის 4.000 დესეტნა;
3. თელავის სამხრეთით;
4. გურჯაანისა და ხიდნაღის შემოგარენში.

კახეთის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ ვერც ამ საწარმოს ნორმალურად ფუნქციონირება მოხერხდა. კახეთში ნავთობპროდუქტები კვლავ შემოჰქონდათ ბაქოდან, ამირკავკასიის რკინიგზის საშუალებით.

ამრიგად, კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის გასწვრივ პირველი წლიდან დაიწყო კახეთის ეკონომიკამ მნიშვნელოვანი ცვლილებები განიცადა. მაგრამ ის ეკონომიკური ვადატრიალება, რომელსაც ელოდებოდნენ კახეთის რკინიგზის მესვეურები, პირველ ხანებში ფიქტიური აღ-

მოძრა. ეს გამოწვეული იყო პირველი მსოფლიო ომის დაწყებით, საქართველოში ვერ კიდევ არსებული ჩამორჩენილი ნატურალური მეურნეობით და იმპერიათა შიგნით მომხდარი ორი რევოლუციით.

## დასკვნა

ამრიგად, კახეთის რკინიგზის მშენებლობაზე კავკასიაში XIX საუკუნის ბოლოს და XX საუკუნის დასაწყისში, წარმოიშვა განსხვავებული შეხედულებანი იმ სარკინიგზო ხაზების გაყვანის შესახებ, რომლებიც შედარებით გადუღებელი იყო ამ შეხედულებათა ავტორები ძალითადაც სამ პარობაზე მოუთხოვებდნენ: პირველი – მხარეში ყველა სახის საგზაო საშუალებათა, მეორე – ამ უწინმეტყველოებს წვლილზე, რომელიც ბოლო ათი წლის განმავლობაში ენიჭებოდა კავკასიაში სარკინიგზო გზების გაყვანას; მესამე – იმაზე, რომ იმ დროს რუსეთში რკინიგზების მშენებლობას დიდი ვასაქანი მიეცა.

ასეთ შეფასებობას შემდეგი მიზეზები განაპირობებდა:

კავკასიაში, მეტადრე ამორკავკასიაში, რკინიგზების მშენებლობა მისი მაღალმთიანია რელიეფის გამო ძვირი უდებოდა, რუსეთში სამთო-სარკინიგზო მშენებლობის საექსპლუატაციო პრაქტიკა იმდენად უხადრუკი იყო, რომ მშენებლებმა ვერ შეძლეს გაეთვალისწინებინათ ადელობრიათა ტოპოგრაფიული, გეოლოგიური და მეტეოროლოგიურ თავისებურებანი.

კავკასიაში სარკინიგზო ქსელის განვითარების შესაფერხებელ პირობად ისეც თვლებოდა, რომ, დადგებოდა თუ არა დღის წესრიგში იმ თუ იმ რკინიგზის მშენებლობის საკითხი, ბევრი დაწესებულება, ხანდახან ცალკეული პირებიც კი, რომლებიც დაინტერესებულნი იყვნენ ამ გზის მშენებლობით, თავიანთთვის ხელსაყრელ პროექტს წამოაყენებდნენ ხოლმე.

ამიტომაც ე. დ. ვურცელმა კავკასიის მეფისნაცვალს წარუდგინა იმ მოვარაი სარკინიგზო ხაზების სია, რომლის აშენებაც ვარდა-უვალა იყო.



1. გაცასონის მთავარი ქუჩის უკუკაშვითი თბილისის მიმართულებით;
2. არმათი-ტყაყეს;
3. კახეთის რკინიგზა;
4. ამერკავკასიის რკინიგზების ერთ-ერთი სადგურიდან, უვლასა და კორდამირს შორის, ლუგანსკისა და მალზკის სტრუქტურის გველით ლენტეხიანისაკენ, მდინარე არაქსზე ზანგეზურის სიღვინდის საბადოების შტოთი.

მე-19 საუკუნის 70-იან წლებში, როდესაც მიმდინარეობდა ბიუჯეტი, მისი ერთ-ერთი ძირითადი მიმართულება თბილისიდან ბაქომდე დაპროექტებული იყო კახეთზე გველით იწმინებოდა შესაძლებლობა კახეთის რკინიგზის მშენებლობისა, რომლის ძირითადი მიმართულება თბილისი-ბაქოს მეგისტრალის ძირითადი ნაწილი უნდა გამხდარიყო. სხვადასხვა მიზეზების გამო ათვისებული იქნა სამხრეთის მიმართულება ელიზავეტოპოლისა და ვარაიანის გველით. ამის გამო რკინიგზის მეგისტრალიდან შორს დარჩა საქართველოს ერთ-ერთი მდიდარი მზარე, აღაზნის დაბლობი განთქმული თავისი ღვინისა და სოფლის მეურნეობის სხვა პროდუქტების წარმოებით. ამიტომ თბილისის გუბერნიის თავდაზნაურობამ დაიწყო აქტიური მოქმედება კახეთის რკინიგზის აშენებისათვის, რომელიც დააკეთებდა კახეთს ამერკავკასიის რკინიგზასთან და თბილისთან.

1892 წლის 15 ივნისს პეტერბურგში განიხილეს თბილისის თავდაზნაურობის პირველი მოთხოვნა, რომელიც თავაღისწინებდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობას. აქ ითქვა, რომ კახეთის რკინიგზა სასურველი და სასარგებლოა არა მარტო ამ მხარისათვის, არამედ საერთოდ ქვეყნისათვის.

1893 წელს თავდაზნაურობის სახსრებით ინჟინერ ა. პუშკინიკოვის ხელმძღვანელობით შედგა ენჯინერ რკინიგზის პროექტი სადგურ ნავთლულიდან თელავამდე.

1897 წელს კახეთში მივლინებულ იქნა ინჟინერი რომანოვი, რომელმაც მიზანშეწონილად ცნო ინჟინერ ა. პუშკინიკოვის პროექტის განხორციელება. ამ პროექტით რკინიგზის სიგრძე იყო 184 კილომეტრი. მის აშენებას სჭირდებოდა 11.650.147 მანეთი, რაც კოლომეტრზე 63.486 მანეთს შეადგენდა.

1899 წელს თავადმა ნდ. ჭავჭავაძემ და ინჟინერმა კნ. სიმბერგმა თხოვნით მიმართეს ვხითა მიმოსვლისა და ფინანსთა სამინისტროებს სამოყვალბებინათ კახეთის რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საზოგადოება, ისინი შარს უჭერდნენ ეგრეთ წოდებულ

ჩრდილოეთ მიმართულებას, რომელიც თავაღისწინებდა ხაზის მშენებლობას ზემო ავჭალიდან თანეთის გადასასვლელით თელავამდე და ხელნაღამდე.

1900 წლის 21 ანგარს რკინიგზების მშენებლობას კომისიის სხდომაზე მიღებული იქნა დასკვნა იმის თაობაზე, რომ ჩრდილოეთის მიმართულება აკმაყოფილებდა ყველა მოთხოვნას, რომლებიც კი შეიძლება ამ შტოს მიმართ წარდგენილიყო. კომისია მიუთითებდა, რომ შეიძლება შესყარებულიყო მიმართულების ღირებულებაც (13.850.000 მანეთი).

კავკასიის მოავარმართებელმა თავადმა ვოლიცინმა და მოავარმართებლის წარმომადგენელმა სამოქალაქო ნაწილში სანდრივალომ 1900 წლის 21 ანგარის სხდომას გადასცეს თავიანთი დასკვნები, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობა კ. ნ. სამშრევის პროექტით აუცილებელია პირობაა ამიერკავკასიის ეკონომიკური მდგომარეობის გაჯანსაღებისათვის.

კახეთის რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით კავკასიით დაინტერესებული იყო თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის მკორე ნაწილი. მებრამ შათ მჭონდათ როგორც მფლობელობითი, ასევე ვეარნიშვილობითი გავლენა, ეს გავლენა იქიდანაც ჩანდა, რომ მივლი თიანეთის მაზრა და თელავის მაზრის დასავლეთი ნაწილი თავადაზნაურობის პროექტის მიხედვით რკინიგზის გარეშე რჩებოდა. რადგან მაგისტრალი მხოლოდ თელავამდე მიდიოდა. კახეთის რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებაში დაინტერესებული იყო აგრეთვე თბილისის ვაჭრების დიდი ნაწილი, რომელთაც სურდათ, რომ კახეთიდან მოსული პროდუქტები ბარდაიბ არ წასულიყო ვასაღების ბაზრებზე, არამედ გაეარა თბილისის საწყობებში.

მეფისნაცვალნი რამდენჯერმე შეხვდა თავადაზნაურობის წარმომადგენლებს და ადგილობრივ მოსახლეობას და ისევე როგორც მისი წინამორბედი, დაუთანხმა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სწრაფად დაწყებას. შექმნა კომისია, რომელმაც ადგილზე მოაგვინა რამდენიმე პროცენტა შემოთავაზებული მიმართულებების შესასწავლად. წარვზენალებმა გადასასვლელებთან მოახდინეს ბარომეტრული გაზომვები და შეხუთე დღეს დაბრუნდნენ თბილისში. კომისიის წევრებმა მეფისნაცვალს მოახსენეს, რომ ერთადერთი მოსაღები მიმართულება კახეთის რკინიგზის იყო სამხრეთი (თავადაზნაურული), რადგან სხვა მიმართულებებით რკინიგზის ხაზის გაყვანა მრავალ ტექნიკურ გართულებას გამოიწვევდა.



1907 წლის 23 ივნისს ვა. ბაგრატიონ-დავითოვმა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა სახელით მოხსენებითი ბარათი გაუცხადა მუჟისნაცვალს, სადაც ისევ დადასტურა კახეთის რკინიგზის სამშენობლო (თავადაზნაურული) მიმართულების უპირატესობა.

ზემოაშთიული მოსაზრებებს მიუყვართ იმ დასკვნამდე, რომ შემართებული ვზის დაგება კახეთის ხაზმა და ამერკავკასიის რკინიგზამ შორის თანეთის მხარაზე გავლით არ უპასუხებდა საქმის ინტერესებს.

ნორმალურღიანდავანია, ტექნიკურად თითქმის შემსუბუქებული სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა თანერ რომანოვის პროექტით მოპრავი შემადგენლობის გარეშე დაეგება კალომეტრზე 58.000 მანეთი, ხოლო მოპრავი შემადგენლობით 65.000 მანეთი. ეს ღირებულება ბერად უფრო მეტი იქნებოდა ჩრდილოეთის ვარანტისათვის.

შესასრულებელი პროექტის მიხედვით კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ერთი კალომეტრის ღირებულება ყოველგვარი პირობების გათვალისწინებით 35.000 მანეთით განისაზღვრა.

იმ რაიონების ეკონომიკური გამოკვლევა, რომლებიც დაკავშირებული იქნებოდნენ კახეთის რკინიგზასთან, ჩატარა თბილისის თავადაზნაურობამ სამხრეთი ვარანტის ზეღაზლა გამოკვლევა 1906-1907 წლებში მოახდინა ცნობილმა აკრონომმა არტემ სიბონამ ძე ფირალოვმა, რომელმაც თავადაზნაურობის სავარაუდო ციფრი 10.000.000 ფუთი ტვირთი უფრო ზუსტი ციფრით შეეცალა ა. ს. ფირალოვი იმ დასკვნამდე მივიდა, რომ კახეთის რკინიგზის სამხრეთ მიმართულებას შეუძლია ყოველწლიურად გაიტანოს 9.250.000 ფუთი ტვირთი.

ა. ს. ფირალოვის გამოანგარიშებით პირველ ხანებში თბილისი თავისუფლად შეძლებდა კახეთიდან მიელო და გადაემუშავებინა 2,2 მილიონი ევრო დენო, 720.000 ფუთი ხილი, 61.500 ფუთი ქოვილი და 10.000 ფუთი აბრეშუმი.

ამის შემდეგ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ დაიწყო აქტიური მოქმედება კახეთის რკინიგზის ასამშენებელი სახსრების მოსაგროვებლად როგორც იმერიის მიენით, ასევე მის ფარგლებს გარეთაც. 1909 წლის 25 მაისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის სურვილი გამოთქვა ცნობილმა პოლონურმა ფირმამ აესტერმან K<sup>მა</sup>-მა, რომლის რეზიდენცია იყო ვარშავაში, და რომელსაც უდიდესი ფილიალები ჰქონდა პეტერსბურგში, მოსკოვში, კიევისა და ხარკოვში. 1909 წლის 6 ივლისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის მიღების სურვილი გამოთქვეს ცნო-

ბელმა თბილისელმა ეპქარმა კარლ კრუგერ და ველოვის დოქტორმა ოტო ფრიცმა.

1910 წლის 21 ივნისს მთავრობამ დაამტკიცა კახეთის რკინიგზის აქტიურული საზოგადოების წესდება. გამოცემა 1,8 მილიონი მანეთის აქციები და 12 მილიონი მანეთის ობლიგაციები, რომელთა რეალიზაციამ აქტიური მონაწილეობა მიიღეს პეტერბურგელმა ბანკორებს. დაიწყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის მიწების გამოყოფა.

1912 წლის 31 იანვარს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებამ ხელშეკრულება დადო ინგლისის ბანკებთან, რომელიც თვალისწინებდა ინგლისში საზოგადოების ობლიგაციების რეალიზაციას იმ პირობებით, რომელიც დაამტკიცა იმპერიის ფინანსთა სამინისტრომ. ხელ რეალიზებული იყო 1.400.000 ფუნტი სტერლინგა, რაც უდრიდა 13.230.000 მანეთს.

კახეთის რკინიგზის მშენებლობას დროულად დამთავრებას ხელი შეუშალა პირველი მსოფლიო ომის დაწყებამ. მხოლოდ 1915 წლის 1 სექტემბრისათვის გახდა შესაძლებელი კახეთის რკინიგზაზე ნორმალურა მოძრაობის გახსნა.

საქართველოს მეცენახეობა-მეღვინეობის ველაზე მნიშვნელოვანი რაიონი კახეთი იყო. აღმოსავლეთ საქართველოში წლიურად ხამუალოდ აყენებდნენ 2.500.000 ჯვარს ღვინოს.

XIX ს-ის 70-90-იან წლებში მეცენახეობა-მეღვინეობის გეოგრაფიულ გადაადგილებაში გარკვეული ცვლილებები ხდება. ეახის ავადმყოფობამ ეს დარგი დასცა გურია-სამეგრელოში. იმერეთსა და ქართლში მეცენახეობა-მეღვინეობის აღმავლობას ხელი შეუწყო რკინიგზამ. ღვინის გადაზიდვის ხარჯების შემცირებამ იმერულ და ქართლელ მეღვინეებს საშუალება მისცა გასულიყვნენ ახალ ბაზრებზე და წარმატებით გაეწიათ კონკურენტთა კახელებისათვის. კახეთი დიდხანს ამორკაკასის რკინიგზის მაგისტრალს მიღმა რჩებოდა და საურბე ვახეში ეი ქაიონდა კეთილმოწყობილი გადაზიდვის ხარჯები მნიშვნელოვნად აღიღებდა კახური ღვინის თვითღარკულების და ამცირებდა მის კონკურენტუნარიანობას.

მეღვინეობა-მეცენახეობაში მასობრივად იყო ჩაბმული საქართველოს მოსახლეობის ვეღა სოციალური ფენა. 1898 წლის მონაცემებით საქართველოში 120347 მეურნეობა ფეღობდა 46.497 დუბეტრია ვენახს. მეღვინეობის წლიური პროდუქცია 5-6 მლნ. ჯვაროს შეადგენდა მართალია, XIX-XX სს-ის მეჯნაზე მეცენახეობას დიდი ხარალი მთაყენა ფილოქტერამ, მეგრამ კრიზისი მალე იენა დაძლეული

და მომდევნო პერიოდში მეცნაზრობა-მედიცინობამ უფრო მაღალ დონეს მიაღწია.

ბაზრის არახელსაყრელი კონონქტურის პირობებში ეკონომიკურ აუკლებლობად იქცა მარცვლეულის წარმოების შემცირება და გადასვლა სოფლის მეურნეობის უფრო რენტაბელურ დარგებზე, რომელთა განვითარებისათვის საქართველოში ხელსაყრელი ბუნებრივი პირობები იყო და რომელთა პროდუქციაზე მეტ მოთხოვნილებას რუსეთისა და მსოფლიო ბაზარი აყენებდა. ამდენად, საქართველოს სოფლის მეურნეობის დატვირთვ სპეციალიზაციას ძირითადად ბუნებრივი პირობები და ბაზრის კონონქტურა განსაზღვრავდა. მაგრამ მასზე გავლენას ცარიზმის კოლონიურ-ეკონომიკური პოლიტიკაც ახდენდა. ცარიზმი რუსული კაპიტალის ინტერესებით ხელმძღვანელობდა, საქართველოს სამრეწველო განვითარებას ხელშეწყობდა, ედილობდა იგი ტიპურ კოლონიად – მეტროპოლიის სამრეწველო პროდუქციის გაშვადებულ ბაზრად და სეფლეულის ბაზრად გადაექცია. ცარიზმისა და მეტროპოლიის ინტერესებს უპასუხებდა საქართველოში სოფლის მეურნეობის ისეთი დარგების განვითარება, რომლებიც რუსეთში სულ არ არსებობდა. შეფხის მთავრობა ხელს უწყობდა, კერძოდ, მეცნაზრობა-მედიცინობის, მეამბრეშეობის, მებაღეობის, მეთამბაქოეობის, მებაიყობის და სხვა დარგების განვითარებას. ამ მიზნით იყო დაარსებული სოფლის მეურნეობის საზოგადოება, საფილოქსერო კომიტეტი, მეამბრეშეობის სადეურია, შინამრეწველობის კომიტეტი და ბოლოს მხარის საერობო-აგრონომიული ორგანიზაცია.

ზოგიერთ მსხველ შემამულურ მეურნეობებს და რუს კოლონიისტებს მთავრობის სუბსიდოებიც ეძლეოდა. ამხერის სამხრეთის განაპირა ქვეყნების პროდუქციას დროთა განმავლობაში თანდათან უნდა შეეცავა ურანგული ღირსი, ამერიკულ ბამბა, თურქული თამბაქო, ჩინური ჩაი და სხვ., რომელთა შემოტანაზე ოქროს ვალუტა იხარჯებოდა. სამხრეთის განაპირა ქვეყნებში სპეციალური და ტანნიკური კულტურის გაფართოება-განვითარების ინტერესებს უპასუხებდა ცარიზმის აგრარული პროტექციონიზმი; თანდათან იზრდებოდა საბაგო ტარიფი იმპორტულ ღვინოზე, თამბაქოზე, ბამბაზე და სხვა საქონელზე, რაც სტიმულს აძლევდა შესაბამისი დარგების ზრდა-განვითარებას. ადგილობრივ მწარმოებლებს საგარეო კონკურენციისაგან იცავდა მეტწილად ცარიზმის კოლონიურ-ეკონომიკური პოლიტიკის შედეგი იყო ის, რომ საქართველოს მრეწველობა განვითარების დონით მეტროპოლიის დაწინაურებულ სამრეწველო

მხარეებს მამორჩებოდა სოფლის მეურნეობის, სავაჭრო და კაპიტალისტური მიწათმოქმედების განვითარებით კი რუსეთისა და უკრაინის შეღარებით დაწინაურებული გუბერნიების დორეზუიდან სწორედ ამ მხნით მოხდა კახეთის რკინიგზის აშენება.

ამრიგად, თავისი მნიშვნელობით კახეთის რკინიგზმა იყო არა უზარალოდ მისასვლელი გზა, არამედ შეტად სერიოზული სახელმწიფო მნიშვნელობის ობიექტა კახეთის რკინიგზის გაყვანას თბილისიდან საქობის გავლით, აღაზნის ევლის გასწვრივ წნორამდე და თუ ლავამდე უნდა დაეკმაყოფილებინა როგორც თბილისის არსებითი ინტერესება, ასევე მთელი თაანეთის მახრისა, რომელიც მოიხსენიებოდა როგორც კახეთის რკინიგზის წარდღილოეთი ვარიანტი და ზატაადის ოღუტისა, სოფელ საქობიდან ზატაადამდე.

კახეთის რკინიგზა უნდა გამხდარიყო ამ მხარის ბოლომდე კოლონიური ათვისების ობიექტა ის იყო პირველი მონაკვეთი მომავალი ამერკავკასიის დიდი მაგისტრალისა, რომელიც დასაველეთით უნდა შეერთებოდა გადასასვლელ რკინიგზას, ხოლო აღმოსავლეთით რკინიგზის სადგურ ევლახის აღმოსავლეთი ნაწილს, გზა ვადიოდა მჭიდროდ დასახლებულ, ბუნებოვად მდიდარ ადგილებზე, რომელიც აწარმოებდა იმ პროდუქტებს, ღიდად რომ ქარდებოდა რუსეთის იმერიას.

კახეთის რკინიგზის გაყვანას უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა მთელი მხარის ეკონომიკური და კულტურული განვითარებისათვის.

კახეთის რკინიგზამ ხელი შეუწყო საქონელბრუნვის განვითარებას რუსეთის შიდა გუბერნიებსა და საქართველოს ამ უზღიდრეს მხარეს შორის, კახეთის რკინიგზა გახდა ერთ-ერთი ყველაზე შემოსავლიანი ხაზი მთელ იმერიასში.



საქართველოს ცენტრალური სახელმწიფო საისტორიო არქივი

- 1) ფონდი 7; აღწერა 1; საქმე 1991; 1992; 1994;  
აღწ. 5; საქმე 598; 630;
- 2) სესხა ფონდი 13; აღწ. 2; საქმე 237; აღწ. 5; საქმე 2623;  
აღწ. 7; საქმე 361; აღწ. 21; საქმე 2415; აღწ. 22; საქმე 395; აღწ.  
23; საქმე 1486; აღწ. 27; საქმე 3190; 3423; 5412;
- 3) ფონდი 215; აღწ. 1; საქმე 134;
- 4) სესხა ფონდი 279; აღწ. 41; საქმე 135; აღწ. 42; საქმე 279;  
აღწ. 43; საქმე 36; 342;
- 5) ფონდი 286; აღწ. 1; საქმე 968; 1018; აღწ. 2; საქმე 4; 19;  
20; აღწ. 4; საქმე 15; 17;  
საქ. ესა 6) ფონდი 287; აღწ. 1; საქმე 53; საქმე 54; საქმე 55;  
საქმე 40; საქმე 435; საქმე 436; საქმე 472; საქმე 485;
- 7) ფონდი 298; აღწ. 1; საქმე 4; აღწ. 6; საქმე 34;
- 8) ფონდი 305; აღწ. 1; საქმე 13; საქმე 31; საქმე 34; საქმე 39;  
საქმე 94; საქმე 134; საქმე 320; საქმე 400;
- 9) ფონდი 306; აღწ. 2; საქმე 142; საქმე 143;  
ЦГА (Москва) фонд 569; оп. 1; ед. хр. 4;  
фонд 570; оп. 1; ед. хр. 431, 432, 433;  
фонд 828; оп. 1; ед. хр. 682, 684.

1. ნიკო ნიკოლაძის არქივი (საქართველოს ეროვნული ბიბლიოთეკა, № 8-2).
2. სტატისტიკური კრებული. 1909-1921 წწ; თბილისი, 1923 წ.
3. „Красный Архив“, т. 4 (39) 1933.
4. Всеподданнейшая записка командующего К.В.О. 1882-1890 гг.
5. Материалы по вопросу о введении земских учреждений в Закавказье, Тифлиси, 1910.
6. Устав общества Кахетинской железной дороги, С.-Петербург, 1910.
7. Устав общества Кахетинской железной дороги, С.-Петербург, 1911.
8. Устав общества Кахетинской железной дороги, С.-Петербург, 1912.
9. Устав общества Кахетинской железной дороги, С.-Петербург, 1914.
10. Указатель правительственных распоряжений по МПС, № 38; №76; № 123; С.-П. 1911.

11. Указатель правительственных распоряжений по МПС, № 41, №54; № 134; С-П. 1912.
12. Указатель правительственных распоряжений по МПС, № 100; № 22; С-П. 1914.
13. Сборник законов Грузинской демократической республики, № 32; 1918.
14. საქართველოს ისტორიის ნარკვევები ტ. VI, თბილისი, 1972.
15. აღმა ქვეყნად, თბზ. სრული კრებული ტ. IV, V, თბ., 1955.
16. პ. კანდელაკი „საქართველოს ეროვნული მეურნეობა“. წიგნი მეორე, დამოუკიდებელი საქართველო: მისი სოციალურია და ეკონომიური მდგომარეობა, პარიზი, 1960.
17. ნ. ტყეშელაშვილი ნარკვევები საქართველოს მრეწველობის ისტორიიდან 1864-1920 წ.წ., თბილისი, 1958.
18. აღ. ბენდიანიშვილი. აგრარული ურთიერთობანი საქართველოში 1890-1917 წ.წ., თბილისი, 1965.
19. პ. გუგუშვილი. კაპიტალიზმის წარმოშობა და განვითარება საქართველოში და ამერკავკასიაში, თბილისი, 1921.
20. საქართველოს სახალხო მეურნეობა 1921-1961 წ.წ., პ. გუგუშვილის რედაქციით, თბილისი, 1967.
21. ე. ხომტარია მრეწველობის განვითარება და მუშათა კლასის ჩამოყალიბება XIX საუკუნის საქართველოში (დამუშავებული მრეწველობის განვითარება), თბილისი, 1966.
22. ნ. შველიძე, საქართველოს სოციალ-ეკონომიური განვითარების ისტორიიდან, თბილისი, 1967.
23. Обзорне российских владений Закавказья, С-П., 1836.
24. Утверждение русского владычества на Кавказе, т. I, II, XII, Тифлис, 1901-1902 гг.
25. Сборник договоров России с другими государствами, 1856-1917 гг; М., 1917.
26. К. Маркс, Ф. Энгельс, изд. II, т. IX.
27. История первой мировой войны, ч. I, под ред. И.И. Растинова.
28. Н. А. Кнелинский Наша железнодорожная политика по документам Архива комитета министров, т. I, СПб, 1902.
29. Головачёв А.М. История железнодорожного дела в России, СПб, 1881.
30. Обзор Тифлиской губернии за 1896.
31. Сборник статистических сведений по Закавказскому краю, под ред. Е. Кондратенко, ч. I, 1902.
32. М. Балаев. Виноделие в России, ч. 1-2, С-П., 1895.

33. М. Балась Виноделие в России, ч. III, С.-П., 1897.
34. Г. К. Бакрадзе Возникновение и развитие капиталистической промышленности в Грузии в XIX в. Тбилиси, 1958.
35. Е. Д. Вурцель К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги, Тифлиси, Типография Е.А. Либермань, Крыловская, 15. 1907.
36. Доклад инженера Е.Д. Вурцеля. "К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе", прочитанный в заседании Кавказского отделения императорского Русского технического общества, 12 марта, 1912 года. С.-П., 1912.
37. А. Пушечников К вопросу о постройке Черноморской и вообще железных дорог на Кавказе, Тифлиси, 1906.
38. А. Пушечников К вопросу о постройке Закавказьской ветви, Тифлиси, 1908.
39. А. Пушечников О станциях Кахетинской железной дороги, Тифлиси, 1909.
40. Пояснительная записка инженера Симберга К.Н., к северному варианту Кахетинской ветви, Тифлиси, 1904.
41. М. Аргутинский-Долгоруков, История сооружения и эксплуатации Закавказских железных дорог, М., 1898.
42. Кахетинское нефтяное месторождение, СПб, 1906.
43. Нефть в Тифлисской губернии, Тифлиси, 1904.
44. Г. Адрианов О прокатах Кахетинской железной дороги, М., 1902.
45. Г. Адрианов История сооружения Кавказских железных дорог, М., 1901.
46. А. С. Фиралов Экономические исследования Кахетин, Тифлиси, 1907.
47. А. Романов К новому варианту Кахетинской железной дороги, Тифлиси, 1899.
48. С. П. Роулевский К вопросу сооружения Кахетинской железной дороги, С.-П., 1910.
49. Ф. Литеский Правление общества Кахетинской железной дороги, С.-П., 1910.
50. Ф. Литеский К вопросу строительства Кахетинской железной дороги, С.-П., 1912.
51. Е. Цинглер Управление Кахетинской железной дороги, М., 1913.
52. Журнал комиссии о новых железных дорог по вопросу сооружения Кахетинской железной дороги, С.-П., 1900.

53. Журнал комиссии о новых железных дорог по вопросу сооружения Кахетинской железной дороги, С-П, 1909.

54. ჟურნ. „მოსკვალი“, 1917 წ. № 7; № 10;

55. გაზ. „დროება“, 1881 წ. № 4; 1882 წ. № 258; 1883 წ. №№ 178, 195, 196; 1908 წ. № 19.

56. გაზ. „თეგრია“, 1893 წ. № 152; 1899 წ. № 114; 1906 წ. № 18; 1907 წ. № 39; 1910 წ. №№ 77, 78, 79.

57. გაზ. „ცეცელი“, 1897 წ. № 13; 1904 წ. № 16.

58. გაზ. „თეგრა“, 1911 წ. №№ 114, 127; 1912 წ. № 135; 1914 წ. №10.

59. გაზ. „ხმა კახეთისა“, 1912 წ. № 16; 1913 წ. № 32; 1915 წ. №8.

60. გაზ. „სახალხო ფურცელი“, 1916 წ. № 489.

61. გაზ. „თანამედროვე აზრი“, 1912 წ. №№ 2, 4.

62. გაზ. „სამშობლო“, 1916 წ. № 453.

63. გაზ. „ერთობა“, 1917 წ. № 6.

64. გაზ. „Правительственный вестник“, 1910, №№ 234, 235, 236; 1912, №№ 64, 65, 66, 235.

65. გაზ. „Обзор“, 1878, №№ 176, 177.

66. გაზ. „Голос“, 1878, № 178.

67. გაზ. „Кавказ“, 1912, № 248; 1913, № 103; 1914, № 259.

68. გაზ. „Новое время“, 1912, № 131.

69. გაზ. „Московские ведомости“, 1912, № 72.

70. გაზ. „С-Петербургские ведомости“, 1911, №№ 248, 249, 250.

71. გაზ. „Торгово-промышленная газета“, 1908, № 79.

72. გაზ. „Нефтяное дело“, 1907, № 21.



# შოგასაკბო



ქართული  
ნაციონალური  
ბიბლიოთეკა

შოგასაკბო	3
თაკბო I. რკიბობზების შოგასაკბობის მდგომარეობა	
კასკასნიკში კასბობის რკიბობზის აშოგასაკბობა	12
თაკბო II. კასბობის რკიბობზის შოგასაკბობის პრობლემები	19
თაკბო III. კასბობის რკიბობზის შოგასაკბობა	41
თაკბო IV. კასბობის რკიბობზა და ბიბი ბერეწობი	
შოგასაკბობა (1915-1921 წწ.)	103
მასკბობა	117
წკბობები და მობკობებობა	124



კომპიუტერული ინტელექტი

მ: ქ. თბილისი, ი. ჭავჭავაძის გამზარი №176

მ: 28-05-22, 29-31-33, 8-88 53-05-22, 8-89 55-66-54

ელ-ფოსტა: [intelct@ic.osgf.ge](mailto:intelct@ic.osgf.ge)

711/743

