

რამაზ გაგუბუაშვილი

კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ისტორია

გამომცემლობა „ინტელექტი“

თბილისი 2001

ნაშრომი ეხება კახეთის რკინიგზის მშენებლობის
ისტორიას. გამოკვლევა ეყრდნობა საარქივო მასალებსა
და სხვა დოკუმენტურ წყაროებს.

რედაქტორი პროფესორი მერაბ მანნაძე

რეცენზენტები პროფესორი ვასტანბ გურული
დოცენტი ავთანდილ ფოჭოლაური

კახეთის რკინიგზის აშენებამდე, ამიერკავკასიაში რკინიგზის გაყვანის აზრი პირველად სამხედრო წრეებში წარმოიშვა 1857 წელს, ყირიმის ომის დამთავრების შემდეგ.

თავდაპირველად რკინიგზის მშენებლობას უფრო სამხედრო-სტრატეგიულ მნიშვნელობას ანიჭებდნენ და მას განიხილავდნენ, როგორც „კავკასიაში ბატონობის განმტკიცების“ უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს. ამიტომ, სრულიადაც არ არის შემთხვევითი, რომ ამ რკინიგზის გაყვანის იდეა სწორედ სამხედრო წრეებში ჩაისახა და ისიც მაშინ, როდესაც ყირიმის კამპანიის დამთავრებიდან ერთ წელზე მეტი არ იყო გასული.

დასაწყისისათვის ფიქრობდნენ, რომ რკინიგზა გაყევანათ ფოთიდან თბილისამდე, ხოლო ცოტა უფრო გვიან (იმავე 1857 წ.) წამოაყენეს ფოთიდან ბაქომდე რკინიგზის გაყვანის ერთიანი პროექტი. ამრიგად, ეს პროექტი ითვალისწინებდა შავი და კასპიის ზღვის რკინიგზით შეერთებას. ყველა ამ წინადადებების განსახილველად კავკასიის მეფისნაცვლის კანცელარიასთან შეიქმნა დროებითი კომიტეტი და იმავე 1857 წელს კავკასიის მეფისნაცვალმა იმპერატორს წარუდგინა მოხსენებითი ბარათი, რომელშიც ის ასახულებდა რკინიგზის გაყვანის სამხედრო და ეკონომიკურ აუცილებლობას, მის უდიდეს მნიშვნელობას იმპერიისათვის. მოხსენებით ბარათში ის წერდა, რომ ამიერკავკასიის ოლქები არსებითად „ყოველნაირად მოწყვეტილი არიან დანარჩენი რუსეთიდან“ და იმის გამო, რომ კავშირი და მიმოსვლა განსაკუთრებულ სიძნელეებთანაა დაკავშირებული, ამიერკავკასია სრულიად გამოთიშულია იმპერიიდან როგორც სამხედრო, ისე ეკონომიური თვალსაზრისით. ეს მაშინ, როცა „ამ მხარეს შეუძლია თავისი ადგილობრივი ნაყოფიერებითა და მწარმოებლობით იყოს იმპერიის უმდიდრესი ნაწილი“.

მიუხედავად იმისა, რომ რკინიგზის გაყვანას უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა ამიერკავკასიის ეკონომიური ათვისებისა და ცარიზმის რეჟიმის გაძლიერების თვალსაზრისით, აგრეთვე რუსეთის იმპერიის სამხედრო პოზიციების განმტკიცებისათვის, მეფის მთავრობა მაინც აფერხებდა და აჭიანურებდა რკინიგზის მშენებლობის საკითხის გადაწყვეტას.

რვა წლის შემდეგ მთავრობამ დადებითად გადაწყვიტა საკითხი. 1865 წლის გაზაფხულზე დაიწყო ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობა (საძიებელი, მიწის სამუშაოები). იმავე 1865 წლის 2

ნომბერს სახელმწიფო ხაზინამ, იმ მიწების შესაძენად, სადაც რკინიგზის ხაზს უნდა გაეგლო და აგრეთვე ზოგიერთი მოსამზადებელი სამუშაოების ჩასატარებლად, გაიღო 3.210.000 მანეთი. საკუთრივ რკინიგზის მშენებლობა – რელსების დაწყობა, ხიდების, რკინიგზის სადგურების შენობათა მშენებლობა იკისრა ინგლისის სააქციო საზოგადოებამ, რომელიც შეიქმნა 1867 წლის 2 ივნისს (შემდგომში, 1873 წ. 16 ნომბერს ამ სააქციო საზოგადოებას ეწოდა „ფოთი-თბილისის რკინიგზის საზოგადოება“, ხოლო ხაზს ფოთიდან თბილისზე გავლით ბაქომდე, თავისი განშტოებებით, ეწოდა „ამიერკავკასიის 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 ექსპლუატაციაში.

ამის შემდეგ რკინიგზის ხაზის მშენებლობა გაგრძელდა ბაქომდე და 1883 წლის მაისში ბაქო რკინიგზით დაუკავშირდა თბილისს. რკინიგზის ხაზი ბათუმიდან სამტრედიამდე დამთავრდა 1883 წელს. ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარმა მაგისტრალმა სარელსო გზით მჭიდროდ დაუკავშირა ერთმანეთს ორი (შავი და კასპიის) ზღვა და ამიერკავკასიის სამი (ბაქო, თბილისი, ბათუმი) შედარებით მსხვილი სამრეწველო ქალაქი. ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარი მაგისტრალის მშენებლობის დამთავრებას მთელი მისი მრავალრიცხოვანი განშტოებებით უდიდესი მშენებლობა ჰქონდა მთელი მხარის ეკონომიური და კულტურული განვითარებისათვის. რკინიგზის გაყვანამ ხელი შეუწყო ამიერკავკასიის ხალხებს შორის ერთიანი სამეურნეო-კულტურული კავშირის დამყარებას და განმტკიცებას. 1890 წელს ამიერკავკასიის რკინიგზა შეუერთდა რუსეთის სარკინიგზო ქსელს, რითაც მტკიცე და მოხერხებული სამეურნეო და კულტურული კავშირი დამყარდა ამიერკავკასიისა და იმპერიის სამრეწველო-კულტურულ ცენტრებს შორის.

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

საისტორიო წყაროებისა და ლიტერატურის მიმოხილვა

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

რუსეთის ცსა-ში მოძიებული მასალებიდან აღსანიშნავია რუსი მოხელეების (ვ. ვურცელი, ა. ფირალოვი) მიერ დაწერილი მოხსენებითი ბარათი, რომელიც გამოგზავნილია კავკასიის მეფისნაცვლის სახელზე. მასში კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მნიშვნელობა განხილული და ამ მდიდარი მხარით საზოგადოებრივი აზრის დაინტერესებაა ხაზგასმული. აღნიშნული დოკუმენტი ამტკიცებს, რომ რუსეთის იმპერიის პოლიტიკოსებს თუ საზოგადოებრიობას საქართველოს ფართო კოლონიზაციის ერთ-ერთ ობიექტად მიაჩნდათ კახეთში რკინიგზის გაყვანა. ამავე დროს ეს დოკუმენტი ხაზს უსვამს, რომ კახეთში რკინიგზის მშენებლობა რუსეთისათვის სასიცოცხლო აუცილებლობად XIX საუკუნის მეორე ნახევრიდან, ყირიმის ომის შემდეგ იქცა.

რუსეთის ცსა-ში მოვიძიეთ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების წესდებები, სადაც კარგად ჩანს რუსი მოხელეების კოლონიური პოლიტიკის ბოლომდე განხორციელების გეგმები. ეს დოკუმენტები სამეცნიერო ხმარებაში პირველად შევოდის.

რუსეთის ცენტრალურ სახელმწიფო არქივში მოძიებული სხვა მასალებიდან აღსანიშნავია ნიკოლოზ I-ის პირად არქივში მოძიებული დოკუმენტი, სადაც აღნიშნულია რუსეთის იმპერიის ეკონომიკისათვის კახეთის მხარის მნიშვნელობაზე.

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 მეშვიდე ფონდი კავკასიის მეფისნაცვლის მთავარი სამმართველოს დეპარტამენტის საქმეებისაგან შედგება. ეს საქმეები 1859-1882 წლების თარიღდება. მასში, სხვათა შორის, კახეთში რუსი მოხელეებისათვის მიწების დარიგებაზეა ლაპარაკი. ეს ფონდი საინტერესო ინფორმაციას გვაძლევს რუსული სახელმწიფო აპარატის დამოკიდებულებაზე ადგილობრივი მოსახლეობის მიმართ. ამ ფონდში არის მასალები კახეთში შექმნილი

სადგილმამულო კომისიის თაობაზე. კახეთის კოლონიზაციაზე რუსი კოლონისტების მიერ, კახეთის მოსახლეობის დაბეგვრაზე და სხვა.

მეცამეტე ფონდის მრავალ საინტერესო მასალას შორის, რომელიც მეფისნაცვლის 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 წინააღმდეგობრივ ხასიათს; რუსეთის იმპერიის მესვეურნი სანუკვარი მიზნის მიღწევის გზაზე ურთიერთგამომრიცხავ ნაბიჯებს დგამდნენ. ეს ფონდი შეიცავს დოკუმენტებს, რომელშიც აღწერილია კახეთის მოსახლეობის საჩივრები და უუფლებო 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.

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

საინტერესოა ფონდი 286, რომლის სახელწოდებაა კახეთის რკინიგზის მმართველობა. ამ ფონდის მესამე და მეოთხე აღწერის საქმეებში მოცემულია კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ხელმძღვანელი ინჟინრების პირადი საქმეები და მათი მიმოწერა იმპერიის სხვადასხვა 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 კერძო ბანკებთან.

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 ხელფასები. გადმოცემულია გზის მომსახურებისა და საჭირო ობიექტების — ხიდების, სადგურების მშე-

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

საინტერესოა ფონდი 279. მისი სახელწოდებაა: ამიერკავკასიის რკინიგზების მმართველობა 1865 წლის აპრილიდან 1918 წლის 10 ივლისამდე. ამ ფონდის 41, 42, 43 აღწერის საქმეებში გადმოცემულია კახეთის რკინიგზის მუშაობა და მისი ზეგავლენა მხარის ეკონომიკაზე და მრავალი საინტერესო მასალა, რომელიც პირველად შემოდის სამეცნიერო ხმარებაში.

ზემოთჩამოთვლილი და სხვა საყურადღებო საარქივო მასალა ჩვენს მიერ თემაზე მუშაობისას პირველად იქნა გამოყენებული.

ნაშრომზე მუშაობისას გამოვიყენეთ გამოქვეყნებული საისტორიო დოკუმენტების კრებულები. ამ მხრივ აღსანიშნავია კავკასიის არქოგრაფიული კომისიის აქტები. აქტების 1-10 ტომებში ჩვენთვის საინტერესო მასალაა თავმოყრილი. ეს დოკუმენტები რუსეთის იმპერიის კახეთისაკენ სწრაფვას ასახავენ.

მოსკოვის ვ. ი. ლენინის სახელობის საჯარო ბიბლიოთეკაში ჩვენს მიერ მოძიებულ და გამოყენებულ იქნა ისეთი დოკუმენტური მასალა, როგორცაა კავკასიის მთავარმართებლის, დონდუკოვ-კორსაკოვის პატაკი და სამხედრო ოლქებში ერობების შემოღების თაობაზე 1909 წელს მიმდინარე თათბირების ამსახველი დოკუმენტების კრებული.¹

ნაშრომზე მუშაობისას ჩვენ გამოვიყენეთ ისეთი მეშუარული მასალა, ინჟინერთა და სახელმწიფო მოხელეთა ჩანაწერები, 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 მოქმედი პერსონის ინჟინერ ე. დ. ვურცელის მოგონებები, მისივე გამოკვლევა "К вопросу о постройке Кахетинской 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. საინტერესოა პირველი, რომელშიც კარგადაა ნაჩვენები რუსეთის იმპერიის სამხედრო-სტრატეგიული და ეკონომიკური ინტერესები კახეთში რკინიგზის გაყვანის შემთხვევაში.

¹ Восподданнейшая записка командирующего К.В.О. 1882-1890 гг.; Материалы по вопросу о введении земских учреждений в Закавказье. Тифлис, 1910.

კახეთის რკინიგზის ერთ-ერთი პირველი პროექტის ავტორია ინჟინერი ა. პუშჩნიკოვი, საინტერესოა მისი გამოკვლევა "К вопросу о постройке Черноморской и вообще железных дорог на Кавказе". ეს გამოკვლევა 1906 წლის ოქტომბრის ბოლოს გამოქვეყნდა. მასში დასაბუთებულია კახეთის რკინიგზის ჩათვლით იმ მაგისტრალების გაყვანა, რომელთა მშენებლობაც აუცილებელ პირობას წარმოადგენდა იმპერიისათვის (კავკასიონის მთავარი ქედის უღელტეხილით თბილისისაკენ, არმავირი-ტუაფსე).

საინტერესოა აგრეთვე ინჟინერ კ. ნ. სიმბერგის "Пояснительная записка к северному варианту Кахетинской ветви". 1899 წელს თავადმა ნ. დ. ჭავჭავაძემ და ინჟინერმა კ. ნ. სიმბერგმა თხოვნით მიმართეს გზათა მიმოსვლისა და ფინანსთა სამინისტროებს, რათა ჩამოეყალიბებინათ კახეთის რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საზოგადოება. ისინი მხარს უჭერდნენ კახეთის რკინიგზის ე.წ. ჩრდილოეთ მიმართულებას, რომელიც ითვალისწინებდა ხაზის მშენებლობას ზემო ავჭალიდან თიანეთის გადასასვლელით თელავამდე და სიღნაღამდე. აქვე გადმოცემულია კავკასიის მთავარმართებლის თავად გოლიცინის თანხმობა, რომ კ.ნ. სიმბერგის პროექტით რკინიგზის მშენებლობა აუცილებელი იყო ამიერკავკასიის ეკონომიკური მდგომარეობის გაჯანსაღებისათვის. მაგრამ შემდეგ მთავარმართებელმა უარყო თავისი პირვანდელი შეხედულება და უპირატესობა მიანიჭა კახეთის რკინიგზის ე.წ. სამხრეთ (თავდაზნაურულ) მიმართულებას.

თემაზე მუშაობისას გამოვიყენეთ ცნობილი აგრონომის არტემ სიმონის ძე ფირალოვის გამოკვლევა კახეთის რკინიგზის ჩრდილოეთი და სამხრეთი ვარიანტების ეკონომიკური მოგების შესახებ, რომელიც მან ჩაატარა 1906-07 წლებში. ა.ს. ფირალოვის გამოკვლევებით დადგინდა, რომ ყოველწლიურად იზრდებოდა ალაზნის დაბლობის მწარმოებლურობა. დაიწყო საკარმიდამო ვენახების ფართობების გაზრდა, თამბაქოსა და ბამბის მოყვანა. იმ გამოკვლევებმა, რომლებიც ჩაატარა ა. ს. ფირალოვმა, პრინციპულად გადაწყვიტა კახეთის რკინიგზის საერთო მიმართულება.

საისტორიო წყაროს მნიშვნელობა აქვს 1898 წელს მოსკოვში გამოცემულ მ. არგუტინსკი-დოლოგორუკოვის ნაშრომს "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 იმპერიის ოფიციალურ და საისტორიო ხასიათის გამოკვლევაში "Утверждение русского владычества на Кавказе". ეს გამოკვლევა რუსული კოლონიალიზმის მკვლევართათვის საისტორიო წყაროს მნიშვნელობას იძენს.

კახეთის წარსული, რუსეთის მიერ მისი კოლონიზაციის ისტორია ისტორიული მეცნიერების კვლევის საგნად იმთავითვე იქცა. ამ ფაქტზე ზოგიერთი ზემოთდასახელებული წიგნის სათაურიც მეტყველებს. რუს მკვლევარებს ამ მდიდარი მხარის კოლონიზაცია განსაკუთრებით კარგად ჰქონდათ შესწავლილი და აღწერილი.

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

კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ასპექტებს XIX საუკუნის ქართველი მეცნიერები თუ საზოგადო მოღვაწეებიც იხილავდნენ. აღსანიშნავია კ. აფხაზის, დ. ჩოლოყაშვილის, ნ. ნიკოლაძის, ი. ჭავჭავაძის წერილები.

ჩვენთვის საინტერესო საკითხების კვლევისათვის ზღვა მასალას შეიცავს იმდროინდელი რუსული და ქართული პრესა. კახეთის რკინიგზის აშენებით რუსული საზოგადოებრივი აზრის დაინტერესების ამსახველი პუბლიკაციები რუსულ გაზეთებში "Истор" -სა და "Новое время" -ში მოვიძიეთ. ჩვენთვის საყურადღებო მასალაა დაბეჭდილი თბილისში გამოშვებულ რუსულენოვან გაზეთ "Обзор" -ში, რომლის რედაქტორი ნიკო ნიკოლაძე იყო. საინტერესო მასალას შეიცავს სანკტ-პეტერბურგსა და მოსკოვში გამოსული გაზეთები: "Правительственный вестник", "Московские ведомости", "С-Петербургские ведомости", "Кавказ", "Торгово-промышленная газета", რომლებშიც იბეჭდებოდა სტატიები კახეთის რკინიგზის მნიშვნელობის შესახებ იმპერიის ეკონომიკისათვის, რუსეთის დიდი ბანკებისა და ბანკირების, აგრეთვე საზღვარგაეთული ფირმების დაინტერესება კახეთის რკინიგზის მშენებლობით. საინტერესო სტატიებია ჟურნალში

"Нефтяное дело", სადაც ცნობილი ნავთობმწარმოებლები ბარონი ა. ა. გეიკინგი და ა. ი. გარტმანი მიანიშნებენ, რომ უმოკლესი შესაერთებელი გზა კახეთისა თბილისთან გომბორის გადასასვლელია. კახეთში ამ მიმართულებით არის კავკასიის ნავთობის მნიშვნელოვანი საბადოები და მათ უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდათ იმპერიის ეკონომიკისათვის. ამ მხრივ მნიშვნელოვანია ბროშურა "Кахетинское нефтяное месторожение", რომელიც 1906 წელს გამოვიდა. ჟურნალებიდან საინჟინერო "Журнал Комиссии о новых железных дорог по вопросу сооружения Кахетинской железной дороги", რომელშიც გადოცემულია კახეთის რკინიგზის საზოგადოების ყველა სხდომები.

კახეთის მხარის გაჭირვებაზე, რუსი კოლონისტების ანტიქართულ პოლიტიკაზე მეტყველებენ „ივერია“, „დროება“, „სახალაო საქმე“, „ცნობის ფურცელი“, „სამშობლო“, „ერთობა“, „თანამედლოვე აზრი“, „თემი“, „ხმა კახეთისა“, „კვალი“ და სხვა ქართული ეროვნული გაზეთები, აგრეთვე ჟურნალი „მოსავალი“. მათში დაბეჭდილმა წერილებმა ჩვენ ფასდაუდებელი სამსახური გაგვიწიეს.

ჩვენს დროშიც კახეთის XIX-XX საუკუნეების სოციალ-პოლიტიკურმა თუ ეკონომიკურმა ისტორიამ მრავალი ისტორიკოსის ყურადღება მიიპყრო.

ქართულმა საბჭოურმა ისტორიოგრაფიამ კი კახეთში რკინიგზის მშენებლობას მცირე ადგილი დაუთმო. მაგრამ ამ ნაშრომებში ან საკვლევე პრობლემის ცალკეული წახნაგებია წარმოდგენილი ანდა მათ გარკვეული იდეოლოგიური შტამპები ახასიათებთ, რომლებიც ესოდენ მიღებული იყო არც თუ ისე შორეულ წარსულში.

ფუნდამენტური გამოკვლევა კახეთში რკინიგზის მშენებლობის შესახებ ქართულ ისტორიოგრაფიაში არ არსებობს.

გაკვრით კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების შესახებ მოცემულია „საქართველოს ისტორიის ნარკვევების“ VI ტომში, სადაც გადმოცემულია თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის მცდელობა, რომ მიეღო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის კონცესია.

კახეთის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ მხარის ეკონომიკური განვითარების შესახებ მწირი მასალა მოიპოვება აგრეთვე მ. ტყეშელაშვილის ნაშრომში „ნარკვევები საქართველოს მრეწველობის ისტორიიდან“. სადაც ცალმხრივად არის გაშუქებული კახეთის სოფლის მეურნეობის განვითარება რკინიგზის გაყვანის შემდეგ.

ამ მხრივ საინტერესოა დამოუკიდებელი საქართველოს სოფლის მეურნეობის ყოფილი მინისტრის კონსტანტინე კანდელაკის მიერ

1969 წელს პარიზში გამოცემული წიგნი „საქართველოს ეროვნული მუერნეობა“, რომელშიც ასევე ძალიან მცირე ადგილი აქვს დათმობილი კახეთში რკინიგზის გაყვანის შემდეგ ისეთი საჭირო მუერნეობის განვითარებას, როგორცაა მებაბეობა, მებაბეუმეობა და მეთამბაქეობა.

რკინიგზის აშენებაზე კახეთის ეკონომიკის შესახებ მცირე მასალებს შეიცავენ ისეთი ნაშრომები, როგორცაა პ. გუგუშვილის „კაპიტალიზმის წარმოშობა და განვითარება საქართველოში“, ალ. ბენდიანიშვილის „აგრარული ურთიერთობანი საქართველოში 1890-1917 წ.წ.“, ე. ზოშტარიას „მრეწველობის განვითარება და მუშათა კლასის ჩამოყალიბება XIX საუკუნის საქართველოში“ (დამამუშავებელი მრეწველობის განვითარება), ნ. შველიძის „საქართველოს სოციალ-ეკონომიური განვითარების ისტორიიდან“, გ. ბაქრაძის "Возникновение и развитие капиталистической промышленности в Грузии в XIX в."

საინტერესოა რუსეთის იმპერიის მეღვინეობის ცნობილი მკვლევარის მ. ბალასის სამტომეული "Виноделие в России", სადაც დიდი ადგილი აქვს დათმობილი კახური ღვინოების მალალ თვისებებს.

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

**რკინიგზების გზინვლობის მდგომარეობა კავკასიაში
კახეთის რკინიგზის აშენებაშდე**

XIX საუკუნის ბოლოსა და XX საუკუნის დასაწყისში კახეთის რკინიგზის აშენებაშდე წარმოიშეა განსზვავებული შეხედულებანი იმ სარკინიგზო ხაზების გაყვანის შესახებ, რომელთა მშენებლობაც კავკასიაში შედარებით საჩქარო, უფრო მეტიც, გადაუდებელი იყო.

ამ შეხედულებათა ავტორები ძირითადად სამ პირობაზე მიუთითებდნენ: პირველი – მხარეში ყველა სახის საგზაო საშუალებათა არაღამაკმაყოფილებელ მდგომარეობაზე, მეორე – იმ უმნიშვნელოვანეს წვლილზე, რომელიც ბოლო ათი წლის განმავლობაში ენიჭებოდა კავკასიაში სარკინიგზო გზების გაყვანას, მესამე – იმაზე, რომ იმ დროს რუსეთში რკინიგზების მშენებლობის ბუმი დაიწყო.

ასეთ მდგომარეობას შემდეგი მიზნები განაპირობებდა: კავკასიაში, მეტადრე ამიერკავკასიაში, რკინიგზების მშენებლობა მისი მაღალმთიანი რელიეფის გამო ძვირი ჯდებოდა, რუსეთში სამთოსარკინიგზო მშენებლობის საექსპლუატაციო პრაქტიკა იმდენად უზადრუკი იყო, რომ მშენებლებმა ვერ შეძლეს გაეთვალისწინებინათ ადგილობრივი ტოპოგრაფიული, გეოლოგიური და მეტეოროლოგიური თავისებურებანი.

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

საქმის სწორად დაყენებამ, რაც განხორციელდა ნაგებობათა და რკინიგზების ექსპლოატაციაში ტექნიკურ მიღწევათა შედეგად, შესაძლებელი გახდა რკინიგზების ფინანსური მდგომარეობის გაუმჯობესება. კერძოდ, წამგებიანი რკინიგზების შეცვლა მომგებიანით.

კავკასიაში სარკინიგზო ქსელის განვითარების შემაფერხებელ პირობად ისიც ითვლებოდა, რომ, დადგებოდა თუ არა დღის წესრიგში ამა თუ იმ რკინიგზის 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 სარკინიგზო ქსელის განვითარების შემაფერხებელ მიზეზად ითვლებოდა აგრეთვე ვლადიკავკაზის გზის საზოგადოების მონოპოლია, რაც გრძელდებოდა 30 წელზე მეტი ხნის განმავლობაში. აღსანიშნავია ისიც, რომ რკინიგზის ქსელის განვითარებისათვის მთელი 10 წლის განმავლობაში არაფერი იყო გაკეთებული. შემდეგ კი, 20 წლის მანძილზე, ქსელი ყოველგვარი გეგმის გარეშე ვითარდებოდა. ეს კარგად გამოიხატა ნოვოროსიისკის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობაში. ეს ხაზი გაყვანილი იქნა საკუთარი საწარმოს შემოსავლის გადიდების მიზნით და არა იმისათვის, რომ ამ მხარის მწარმოებლურობა გაზრდილიყო.

არმავირ-ტუაფსეს ხაზის მშენებლობის გარდაუვალობა კარგად წარმოჩინდა ჯერ კიდევ XIX საუკუნის სამოცდაათიან წლებში. მონაცემები, რომლებიც შეიმუშავა ვლადიკავკაზის გზათა საზოგადოების მთავარმა ინჟინერმა, ადასტურებდა, რომ ამ ხაზის უქონლობა დაბეგრავდა ყუბანის ოლქის მოსახლეობის მხოლოდ ერთ ნაწილს 5 მილიონ მანეთზე მეტი თანხით წელიწადში.

გზათა მიმოსვლისა და ფინანსთა სამინისტროებში, სახელმწიფო ეკონომიკისა და სახელმწიფო საბჭოს კომიტეტებსა და დეპარტამენტებში 1903 წლისათვის გამოირკვა, რომ ამ მხარეში სარკინიგზო მიმოსვლის საშუალებათა უქონლობამ უკვე გამოიწვია მხარის მწარმოებლურობის შემცირება, მაშინ როდესაც არმავირ-ტუაფსეს გზის საკითხი ჯერ კიდევ არ იყო გამოსული შესამუშავებელი ვარიანტების ფაზიდან.

ამის შემდეგ კავკასიაში რკინიგზების განვითარების საკითხი შევიდა ახალ ფაზაში, სადაც ძირითადად ყურადღება მახვილდება არმავირ-ტუაფსეს ხაზის მშენებლობის პირობებზე.

საქმის ასეთი ვითარება მომგებიანად ითვლებოდა. იგი განსაზღვრავდა არა მარტო ნაგებობებისა და ექსპლუატაციის ღირებულების საკითხის სწორად გამოკვლევას, არამედ იძლეოდა უაღრესად საჭირო მასალას მთელს კავკასიაში გზათა მიმოსვლის პროგრამის შემუშავებისათვის.

1906 წელის ოქტომბრის ბოლოს გამოქვეყნდა ვლადიკავკაზის საზოგადოების ყოფილი მთავარი ინჟინრის პუშჩნიკოვის ნაშრომი „შავზღვისპირეთსა და საერთოდ კავკასიაში სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის საკითხისათვის“, ხოლო 1907 წლის იანვრის ბოლოს გამოიცა ინჟინერ ე. დ. ვურცელის ნაშრომი „კავკასიაში სარკინიგზო გზების განვითარების საკითხის შესახებ“.

ინჟინერი პუშჩნიკოვი თავის ნაშრომში იფარგლებოდა მხოლოდ შავი ზღვისპირა სარკინიგზო გზების მშენებლობის საკითხის განხილვით.

ვლადიკავკაზის რკინიგზის დასაპროექტებელ ხაზს, რომელიც იწყებოდა სადგურ არმავირიდან, უნდა გაეწყო ქალაქები: მაიკოპი, ტუაფსე, სოხუმი და შეერთებოდა ამიერკავკასიის რკინიგზას სადგურ ახალ სენაკთან. არმავირ-ტუაფსის ჩრდილოეთი მონაკვეთი საშუალებას იძლეოდა ვლადიკავკაზის რკინიგზით დაკავშირებოდნენ შავ ზღვას.²

ტოპოგრაფიული პირობების გამო ტუაფსიდან სოხუმამდე მთელს გაყოლებაზე ხაზის გაყვანა უნდა მომხდარიყო პირდაპირ შავი ზღვის ნაპირზე.

რკინიგზის მშენებლობა არმავირიდან ტუაფსემდე და სოხუმამდე აუცილებელი იყო ზღვისპირა ქალაქებში პორტების მოსაწყობადაც. ამას გარდა პირველ რიგში პატარა პორტები უნდა შექმნილიყო სოჭში, შემდეგ კი – გელენჯიკში და ჯუბეიში, რომლებიც ისე იქნებოდა მოწყობილი, რომ მათში შესვლა შეძლებოდათ შორეულ სანაოსნო გემებს. ამით ზღვისპირეთის მოთხოვნილებები დაკმაყოფილებოდა.³

ამრიგად, პორტებს საშუალება ექნებოდათ მთელ ზღვისპირეთს სასწრაფო ურთიერთკავშირი დაემყარებინა ამიერკავკასიასთანაც, შიდა გუბერნიებთანაც და შავი ზღვისპირეთის სხვა პორტებთანაც.

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

აქედან გამომდინარე, ამიერკავკასიის რკინიგზის ქსელის შეერთება ქალაქ სოხუმთან ჩვეულებრივი სიგანის რკინიგზით უნდა განხორციელებულიყო.

უკანასკნელი ათწლეულების განმავლობაში სამთო რკინიგზების მშენებლობისა და ექსპლოატაციის სფეროში მიღწეული ძვრები აუცილებლობას ქმნიდა დაკმაყოფილებულიყვნენ „ტექნიკურ პირობებში ზოგიერთი ცვლილებებით“, რომლებიც შეიქმნა 1890-1892 წწ. ამ აზრს იზიარებდა აგრეთვე პროექტის ავტორი ფ. დ. როუზვესკი.

² А.Пушечников. К вопросу о постройке Черноморской и вообще железных дорог на Кавказе. Тифлис, 1908, გვ. 4.

³ Е.Д. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, Тифлис, 1908, გვ. 7.

1890-92 წწ. პროექტში უნდა მომხდარიყო ძირეული ცვლილებები ყველა სფეროში განსაკუთრებით კი:

- ა) გამტარუნარიანობის გადიდება 100%-ით;
- ბ) მატარებლების მოძრაობისათვის უსაფრთხოების შექმნა;
- გ) საექსპლოატაციო ხარჯებისთვის სერიოზული ყურადღების მინიჭება;⁴

არმავირ-ტუაფსის შავი ზღვის მონაკვეთის თაობაზე ე. დ. ვურცელმა ასეთი მოსაზრება გამოთქვა:

1) ინჟინერ პუშჩნიკოვის დასკვნები წამგებიანი გზის მშენებლობის შესახებ მეტწილად ეყრდნობა არსებულ პროექტსა და ამ ხაზის განსაზღვრისას ვლადიკავკაზის გზის მმართველი საზოგადოების განკარგულებით შედგენილ პროექტს. ამას გარდა სამმართველოს პროექტში შეტანილია ისეთი მაღალი ფასები, რომლებიც, ერთი მხრივ, ამცირებენ გზის გამტარუნარიანობას 25%-ზე მეტად, ხოლო მეორე მხრივ, ზრდიან მწარმოებლების დანახარჯებს თითქმის 50%-ით;

2) ინჟინერ პუშჩნიკოვის იმავე ნაშრომის მიხედვით არმავირ-ტუაფსის გზის აშენების შემთხვევაში მოსალოდნელი იყო 1 მილიონი მანეთის სუფთა შემოსავალი.⁵

ამასთანავე, ე. ვურცელმა არ გაიზიარა ინჟინერ პუშჩნიკოვის აზრი იმის თაობაზე, რომ დაპროექტებული გზის მშენებლობა რამდენადმე შეამცირებდა ვლადიკავკაზის გზის ქსელს, რასაც შეიძლებოდა ხაზინაზე უარყოფითად ემოქმედა.

აუცილებელი იყო გარკვეულიყო სარკინიგზო გადაზიდვის ხანგრძლივობის შემცირების სახელმწიფო-ეკონომიური მნიშვნელობა. უკანასკნელი ათწლეულების სამშენებლო პრაქტიკა აჩვენებდა, რომ სარკინიგზო მუერნობის სისწორე არც დასავლეთ ევროპის სახელმწიფოებში, არც რუსეთში ძირითადი მიზნების მისაღწევად არ ფერხდებოდა მნიშვნელოვანი დანახარჯების აუცილებლობის გამო, რაც საჭიროა რკინიგზების გასაყვანად. ეს კი ამცირებდა ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრების გადაყვანის დროს, თუმცა მოძრაობა ახალ გზებზე თავიდან რეგულირებადი ვერ იქნებოდა.

ტუაფსეს ხაზზე მოძრაობის გახსნის პირველ წლებში ზარალი ვლადიკავკაზის რკინიგზისათვის შეადგენდა 700.000 მანეთს. აქ არ იყო გათვალისწინებული ის, რომ გზის ინტენსივობა გაიზარდებოდა

⁴ Е.Д. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, გვ. 8.

⁵ Е.Д. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, გვ. 9.

არსებული ქსელის მნიშვნელოვან ნაწილზე ვრცელი და მდიდარი მაზრის რკინიგზის გაყვანასთან დაკავშირებით.

ყოველივე ეს მეტყველებდა იმაზე, რომ სინამდვილეში ვლადიკავკაზის გზის არსებულ ქსელზე მოძრაობის დროებითი შემცირება არა მარტო ზარალს არ მოუტანდა ხაზინას, არამედ უმოკლეს დროში მოქმედ ქსელზე მოძრაობა საგრძნობლად გაიზრდებოდა. რაც შეეხება ფინანსურ შედეგებს, შეიძლებოდა ჩათვლილიყო, რომ უახლოეს წლებში, მოსალოდნელი სუფთა შემოსავალი 1.700.000 მანეთი იყო, წარმოების საერთო დანახარჯი კი 20.000.000 მანეთი.⁶

არმავირ-ტუაფსეს ხაზი საუკეთესო იყო: ერთი მხრივ, ხაზის სიკეთე აღინიშნება რაიონის ბუნებრივი სიმდიდრით, მეორე მხრივ, უნდა გაყვანილიყო ახალი შტო ტვირთზიდვის დანახარჯების შესამცირებლად.

აბსოლუტურად იგივე პირობებში იმყოფებოდნენ კავკასიის სხვა რაიონები.

სპარსეთის საზღვარზე, მდინარე არაქსის დაბლობზე, 200 ვერსის გაყოლებაზე, ნათესებისათვის გამოსადეგი ტერიტორია, დაფარული იყო ბრინჯის კულტურით.

მდინარე ხრამისპირა ვრცელი და მდიდარი დაბლობის ემსახურებოდა სარკინიგზო გზების მშენებლობასა და მოწყობას. კარის რკინიგზის აშენებასთან დაკავშირებით აქ ბრინჯის კულტურა საერთოდ გაქრა და შეიცვალა იგი მებაბეობითა და მეხილეობით.

ე. დ. ვურცელის ნაშრომში ლაპარაკია იმ დიდ მნიშვნელობაზე, რომელიც უნდა ჰქონოდა კახეთის რეგიონს თავისი იშვიათი ბუნებრივი პირობების გამო, ისეთ მხარეში, როგორიცაა კავკასია. სხვათა შორის, კახეთის ბევრ ადგილებში მოსახლეობა იმით საზრდოობდა, რომ ხის ნახშირის დამზადება, რომელიც ხშირად უახლოეს სადგურებამდე რომ გადაეტანა, 60 ვერსი უნდა გაეწლო.

ლუგანისა და მისლკის ვრცელი სტეპები, იმის გამო, რომ მცენარეული საფარი არ ჰქონდა, უკაცრიელ უდაბნოდ წარმოგვიდგებოდა. მაგრამ ნიადაგის ხარისხი და კლიმატური პირობები ეჭვგარეშე ხდიდა იმას, რომ აქ შეიძლებოდა ეხარა უმაღლეს კულტურებს და ის სტეპები უდაბნოდან უმდიდრეს მხარედ გადაქცეულიყო.

იგივეს თქმა შეიძლებოდა შავი ზღვის სანაპირო ზოლზე ნოვოროსიისკიდან სოხუმამდე (რამდენიმე ასეული ვერსის მანძილზე).

⁶ Е.Д. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, гл. 10.

ამ ზღვისპირა მხარის გამოსაცოცხლებლად გამორიცხული იყო არსებული სახმელეთო ტრასის გამოყენების შესაძლებლობა.

ამ რეგიონში XIX საუკუნის ბოლოს და XX საუკუნის დასაწყისში მძიმე მდგომარეობაში იყო მრეწველობა.

სპარსეთის საზღვარზე, მდინარის არაქსის გასწვრივ, ზანგეზურის მაზრაში არსებობდა მსოფლიოში უმდიდრესი სპილენძის საბადო, მაგრამ ქარხნებში ერთი ფუთი კოქსის ფასი 90 კაპიკი იყო.

ამ მარაგს შეეძლო რუსეთისათვის მიეტა საჭირო რაოდენობის სპილენძი, მიუხედავად მოთხოვნილების ზრდისა, უზრუნველყოფდა ქვეყანას ხანგრძლივი დროის განმავლობაში, ამასთანავე იყო ძვირფასი და უხვი მასალა ექსპორტისათვის.

ამიერკავკასიის მისამართით აღნიშნულია, რომ კავკასიონის მთავარ ქედზე მყარი და მოსახერხებელი გზის უქონლობის გამო იგი იზოლირებულია. აღსანიშნავია, რომ თბილისსა და ვლადიკავკაზს შორის საუღელტეხილო გზის მშენებლობის შემდეგ მანძილი იქნებოდა 180 ვერსი.

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

საჭირო გახდა სწორად შემუშავებულიყო მიმოსვლის გზების ისეთი ქსელის საერთო პროგრამა, რომელიც დააკმაყოფილებდა რუსეთის მხარის მოთხოვნილებებს. მსგავსი პროგრამის შექმნა დიდ სიძნელეებთან იყო დაკავშირებული. მხოლოდ მოსახლეობისა და მისი მოთხოვნილებების ხანგრძლივი შესწავლა მოგვეცემდა ამა თუ იმ მწარმოებლობის განვითარების საშუალებას, მაგრამ ქსელის ცალკეულ უბნებზე ამის შემდეგაც შეიძლებოდა დიდი სიძნელეები შექმნილიყო.

საყურადღებო იყო ისიც, რომ კავკასიაში ქსელის განვითარება მთებში ხაზების მშენებლობასთან იყო დაკავშირებული. ასეთი მშენებლობები ყოველთვის ძვირი ჯდებოდა, ამიტომ საქმეში არსებითი ცვლილებების შეტანა ძნელდებოდა. აქ დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა ტექნიკურ მხარეს.

ე. დ. ვურცელმა კავკასიის მეფისნაცვალს წარუდგინა იმ მთავარი სარკინიგზო ხაზების სია, რომლის აშენებაც გარდაუვალი იყო.

1) კავკასიონის მთავარი ქედის უღელტეხილი თბილისის მიმართულადა;

2) არმავირი-ტუაფსე;

3) კახეთის რკინიგზა;

მოსაზრებები, რომლებიც ე.დ. ვურცელს ჰქონდა წარმოდგენილი თავის ნაშრომში ტრასის გაყვანის დაპროექტების და გზების ექსპლუატაციის შესახებ ისეთ მაღალმთიან რეგიონში, როგორც კავკასიაა, მნიშვნელოვანი იყო.

არმავირი-ტუაფსეს ხაზი სახელმწიფო მნიშვნელობისა იყო, ანალოგიური დასკვნა შეიძლებოდა გამოგვეტანა კავკასიონის მთავარ ქედზე საუღელტეხილო რკინიგზის გაყვანის თაობაზე. ამ გზის მშენებლობაზე ვლადიკავკაზის გზის მშენებლობის სამმართველოს საზოგადოების გამოანგარიშებით 80 მილ. მანეთი დაიხარჯებოდა.⁷

ყოველივე ეს იმაზე მეტყველებდა, რომ ტუაფსეს გზაზე ფინანსების რაოდენობა საქმის სწორად დაყენების პირობებში, პირველ რიგში მიმართული იქნებოდა სარკინიგზო საწარმოების დაარსებისადმი. შემდეგ კი რუსეთის ამ მდიდარი და ვრცელი რაიონების სოფლის მეურნეობისა და მრეწველობისადმი.

აქვე აღსანიშნავია ამ რკინიგზების მესვეურთა იმპერიული ზრახვები. ისინი ამბობდნენ, რომ რუსეთსა და კავკასიას შორის შეერთებას საფუძველი ჩაეყარა თითქმის 200 წლის წინათ და მის განსამტკიცებლად ცოტა იყო გაკეთებული. ამიტომ, მათი აზრით, რუსეთის შიდა გუბერნიებთან კავშირის დამყარება გადაუდებელ საქმედ უნდა გადაქცეულიყო, როგორც ეკონომიკური, ასევე პოლიტიკური და ისტორიული თვალსაზრისით.

⁷ Е.Д. Вурцель. К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, гл. 17.

კახეთის რკინიგზის მშენებლობის პროექტები

1883 წელს კახეთში გაემგზავრა ინჟინერი ი. ტიხონოვი „იმ ადგილების გასასინჯად, სადაც რკინის გზამ უნდა უნდა გაიაროს თუ ვინიცობა ამ გზის კახეთზედ გაყვანა გადაწყდა“.⁸

1883 წლის 2 ოქტომბერს მთავარმართებელ თ. ღონღუკოვ-კორსაკოვთან მიწვეულნი იყვნენ გუბერნიის მარშლები და თავადაზნაურობის წარმომადგენლები კახეთის რკინიგზის გაყვანის თაობაზე. განხილული იყო ორი ძირითადი საკითხი: 1) რომ კახეთში უეჭველად გაკეთდეს შტო რკინიგზისა და ეს მშენიერი მხარე განცალკევებული არ დარჩეს; 2) რკინიგზაზე შემცირდეს ტარიფი, რადგან ბევრნი საქონლის ურმით ზიდვას ამჯობინებენ.⁹

1883 წლის ოქტომბერში თბილისში ჩამოვიდნენ იმპერიის გზათა მინისტრი გენერალ-ადიუტანტი პოსიეტი და სახელმწიფო ქონების მინისტრი ი. ოსტროვსკი.

თბილისის რკინიგზის სადგურში გუბერნიის მარშალმა გზათა მინისტრს წარუდგინა დეპუტაცია შემდეგი შემადგენლობით: გენერალ-ლეიტენანტი ნ. ზ. ჭავჭავაძე (დალესტინის მმართველი), გენერალ-ლეიტენანტი ივ. გ. ამილახვარი, გენერალ-ლეიტენანტი ალექსანდრე დ. საგინოვი; ფლიგელ-ადიუტანტი ივ. ორბელიანი. აგრეთვე იასე ანდრონიკაშვილი, დ. ჭავჭავაძე; ი. ნ. ჭავჭავაძე, ილია ჭავჭავაძე, თელავისა და თბილისის მაზრის უფროსები ნიკოლოზ და ერასტი ჩოლოყაშვილები.

თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა უმორჩილესად სთხოვდა მინისტრს ეშუამდგომლა იმპერატორთან, რათა კახეთი შეერთებოდა თბილისის რკინიგზით.

გზათა მინისტრმა უპასუხა დეპუტაციას შემდეგი: „მე ნამდვილად არ შემიძლიან დაგაიმედოთ, რომ თქვენი თხოვნა შესრულდება. მე თვითონ თანაუგრძნობ თქვენს თხოვნას და თვითონ მთავრობაც დარწმუნებულია, რომ კახეთის შემაერთებელი რკინიგზა საჭიროა, მაგრამ ჯერ მთავრობისაგან უსაჭიროესად ცნობილია ნოვოროსიისკისა და პეტროვსკის რკინიგზების მშენებლობა. მე ძალიან მოხარული ვიქნები თუ შევეცდები და ეს ამბავი ხუთ-ექვს წელიწადზე უფრო ადრე მოხდება“.¹⁰

⁸ გაზ. „დროება“ №178, 1883 წ.;

⁹ გაზ. „დროება“, №195; 1883 წ.;

¹⁰ გაზ. „დროება“, №196; 1883 წ.;

მასუკან გზათა მინისტრმა მიმართა ნ. ჭავჭავაძეს და უთხრა „ამჟამად კახეთი ვერ ვინახულე იმიტომ, რომ იგი დიდი ზანია თავისი სიკეთით და სიმდიდრით ცნობილი და განთქმულია მთელს რუსეთში. ჩვენ იგი აღწერილობითაც ვიცით და იმ გამოკვლევითაც, რომელიც ამ საგანზედ ჩვენ არხივებშია“.¹¹

ამრიგად გზათა მინისტრის სიტყვებიდან კარგად ჩანს, რომ კახეთის რკინიგზის გაყვანაში თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობაზე უფრო მეტად დაინტერესებული იყვნენ იმპერიის მაღალ ემელონებში, რადგან რკინიგზა იქნებოდა კახეთის ბოლომდე კოლონიურად ათვისების საუკეთესო ობიექტი.

ამ ფაქტს მაშინვე გამოეხმაურა ილია ჭავჭავაძე. „საგანი იმოდენა სიგრძე-სიგანისაა, იმოდენად რთულია და ზოგიერთთა მიზეზთა გამო, იმოდენად შეკუმშულია და შინ-შეკეცილი, რომ მის გამოსაკვლევად ზანგრძლივი დაკვირება უნდა; უნდა ბეჯითი, მცოდნე და თავიდან ფეხებაძდე მართლ-გამჭვრეტაჲი თვალი“¹², წერდა ის.

ილია ჭავჭავაძე აღნიშნავდა, რომ კახეთის რკინიგზის გაყვანისათვის აუცილებელი იყო ორი რამ „ერთი – საბუთები ტექნიკური, რომელნიც ინჟინერებისაგან მოიპოვება და მეორე – სტატისტიკური და ეკონომიკური, რომელთაგანაც ზოგნი ათასგან აქა-იქ გაფანტულნი არიან და ზოგნი ახლად შესაკრებნი“.¹³

ილია ჭავჭავაძე დიდ ყურადღებას უთმობდა ფოთი-ბაქოს რკინიგზის გაყვანას, რომ ამ რკინიგზამ შეაერთა ორი ზღვა, დიდი ბაზარი გაუხსნა ამიერკავკასიას, მაგრამ ალაზნის ველი შორს დასტოვა და ამით დააშორა იგი არა მარტო რუსეთს, არამედ თბილისსაც.

ილია ჭავჭავაძე აუცილებელ მნიშვნელობას ანიჭებდა კახეთში მოყვანილი არა მარტო ღვინის, არამედ სხვა სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების გატანას რუსეთში. ის წერდა „კახეთს შეუძლიან გაუძღვეს ღვინით თითქმის მთელს რუსეთსა, რომელიც მილიონებს ხარჯავს საზღვარგარეთის ღვინოების სასყიდლად და ამ სახით მილიონები შინიდან გარეთ გადის“.¹⁴

ილია ჭავჭავაძეს მიაჩნდა, რომ მხოლოდ რკინიგზის გაყვანის შემდეგ შეიძლებოდა კახეთში ეკონომიკური აღორძინება, რასაც ხელს შეუწყობდა ამ მხარის ბუნებრივი სიმდიდრე.

¹¹ გაზ. „ღრობა“, №198, 1883 წ;

¹² ილია ჭავჭავაძე, ტომი VI, თბილისი, 1987, გვ.404

¹³ ილია ჭავჭავაძე, თხზულებანი, ტომი V, თბილისი, 1987, გვ. 407.

¹⁴ იქვე, გვ. 408.

1892 წლის 15 ივნისს პეტერბურგში განიხილეს თბილისის თავადაზნაურობის პირველი მოთხოვნა, რომელიც მიმდინარეობდა გზათა მიმოსვლის მინისტრის ივაშენკოვის თავმჯდომარეობით, ესწრებოდნენ აგრეთვე სამხედრო, ფინანსთა სამინისტროების და სახელმწიფო კონტროლის წარმომადგენლები. აქ ითქვა, რომ კახეთის რკინიგზა სასურველი და სასარგებლოა არა მარტო ამ მხარისათვის, არამედ საერთოდ იმპერიისათვის მიუხედავად ამისა, სახელმწიფო ხაზინამ უარი თქვა მის დაფინანსებაზე.¹⁵ ამის შემდეგ თბილისის თავადაზნაურობამ მრავალი წარდგინება გააკეთა, მაგრამ მთავრობა მას უარყოფდა ერთი და იგივე მიზეზით: საჭირო თანხების უქონლობით, რაც გამოწვეული იყო ფინანსური გართულებებით. მაგრამ ამ წარდგინებებს შედეგად ის მაინც მოჰყვა, რომ კახეთის რკინიგზის აუცილებელი აშენების ფაქტი აღიარა სახელმწიფო ხელისუფლებამ.

1893 წელს თბილისის თავადაზნაურობის სახსრებით და ინჟინერ პუშჩნიკოვის ხელმძღვანელობით შედგა ვიწრო რკინიგზის პროექტი სადგურ ნავთლულიდან თელავამდე. იგი მიემართებოდა მარტყოფის, ნორიოს გადასასვლელით საგარეჯოზე გაულით, ჩალაუბნის გადასასვლელთან მარჯვნივ ტოვებდა სიღნაღს, ეშვებოდა ალაზნის დაბლობზე და მთავრდებოდა თელავთან. ეს ვარიანტი ცნობილია სამხრეთის (თავადაზნაურული) მიმართულების სახელწოდებით.¹⁶

ამრიგად, მთავრობა შეუდგა თბილისიდან თელავამდე რკინიგზის პროექტის შედგენას. გზათა მიმოსვლის მინისტრის ბრძანებით 1897 წელს კახეთში მივლინებული იქნა ინჟინერი რომანოვი, რომელმაც პუშჩნიკოვის პროექტი გადასინჯა და მიზანშეწონილად ცნო მისი განხორციელება. ოღონდ 1893 წელს შედგენილ პროექტში იორისა და ალაზნის გადასასვლელი გადაწეული უნდა ყოფილიყო აღმოსავლეთით პრასიანის მდინარეებში. ამ შემთხვევაში სიღნაღი რჩებოდა რკინიგზიდან მარცხნივ. ლიანდაგი მიემართებოდა ალაზნის დაბლობზე მდინარის დინების პარალელურად. ხაზი შეიძლება გაგრძელებულიყო თელავიდან ახმეტამდე. პროექტის ამ ვარიანტის გარდა, იმავე 1897 წელს ინჟინერმა რომანოვმა შეიმუშავა ახალი ვარიანტი, რომლითაც საქობოსთან მისასვლელი კეთდებოდა არა ნავთლულიდან, არამედ სადგურ სოლიეთ-ბულაზიდან (თბილისიდან აღმოსავლეთით 47-ე კილომეტრი).¹⁷ ამ პროექტით რკინიგზის სიგრძე 184 კილომეტრი იქ-

¹⁵ სსცია, ფ. 187, აღწ. 1, საქ. 53, ფურც. 2.

¹⁶ სსსსა, ფ. 287, აღწ. 1, საქ. 53, ფურც. 3.

¹⁷ А. Романов. К новому варианту Кахетинской железной дороги, Тифлис, 1903, გვ. 14.

ნებოდა. მის აშენებას სჭირდებოდა 11.650.247 მანეთი, რაც კილომეტრზე 63.486 მანეთს შეადგენდა.¹⁸

1899 წელს თავადმა ნ. დ. ჭავჭავაძემ და ინჟინერმა კ. ნ. სიმბერგმა თხოვნით მიმართეს გზათა მიმოსვლისა და ფინანსთა სამინისტროებს ჩამოეყალიბებინათ კახეთის რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საზოგადოება. ისინი მხარს უჭერდნენ კახეთის რკინიგზის ე. წ. ჩრდილოეთ მიმართულებას, რომელიც ითვალისწინებდა ხაზის მშენებლობას ზემო ავჭალიდან თიანეთის გადასასვლელით თელავამდე და სიღნაღამდე. რკინიგზის ეს ხაზი გასდევდა არაგვის დაბლობს, კვეთდა წყალსაცავს არაგვსა და იორს შორის ახატანსკის (დღი მარელისის) გადასასვლელით, აგრეთვე წყლის მასას მდინარეებს ალაზანსა და იორს შორის უკულმართის გადასასვლელთან. გზა დაპროექტებული იყო 80 კილომეტრის სიგრძეზე ალაზნის დაბლობზე გავლით და მთავრდებოდა აღმოსავლეთით სოფელ საქობოსთან. მოგვიანებით ინჟინერმა რომანოვმა აღიარა, რომ ჩრდილოეთი მიმართულება თიანეთის გადასასვლელით უფრო სასარგებლო იქნებოდა ეკონომიკური თვალსაზრისით. ორი სხვა მიმართულება — უფრო სამხრეთი სოფლებულახიდან პრასიანის გადასასვლელით, რომელიც გამოიკვლია ინჟინერმა რომანოვმა, და საშუალო, რომელიც გამოიკვლია თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ სადგურ ნავთლულიდან ჩალაუბნის გადასასვლელით თელავამდე — ნაკლებ პერსპექტიული იყო, რადგან სანამ რკინიგზის ხაზი მივიდოდა ნაყოფიერ და მდიდარ კახეთში, დიდ მონაკვეთზე გადასასვლელებამდე უნდა გაეარა ღარიბი და მცირერიცხოვანი მოსახლეობით დასახელებული ადგილები, როდესაც კ. ნ. სიმბერგის მიერ შემოთავაზებული ჩრდილოეთი მიმართულება 30-50 კილომეტრის გავლის შემდეგ მაშინვე მოხდებოდა ალაზნის დაბლობზე და მოემსახურებოდა მთელ კახეთს, როგორც ჩრდილოეთს ასევე სამხრეთს.¹⁹

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

¹⁸ სცსა, ფ. 287, აღწ. 1, საქ. 53, ფურც. 3.

¹⁹ Журнал комиссии о новых железных дорогах. По вопросу сооружения Кавказской ж. д. Заслание 21 января 1900 г., С.-П., 1900, გვ. 7.

ტარიფებზე შექმლო დაეფარა არა მარტო სასწრაფო გადასახადები, არამედ ობლიგაციების კაპიტალი (5%-ზე გაანგარიშებით) და ზოგიერთი დივიდენდები აქციონერების სასარგებლოდ. არსებული ტარიფების შემთხვევაში კი გზის შემოსავალი საკმარისი არ იქნებოდა სასწრაფო გადასახადებისა და საობლიგაციო კაპიტალის დასაფარავად და ზაზინა იძულებული გახდებოდა, კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისათვის დახმარების სახით დამატებით გამოეყო 205.000 მანეთი. ამავე სხდომამ ნება დართო ნ. დ. ჭავჭავაძეს და კ. ნ. სიმბერგს დაეარსებინათ კახეთის რკინიგზის საზოგადოება და მოეძიათ საჭირო სახსრები რკინიგზის გასაყვანად.²⁰

კავკასიის მთავარმართებელმა თავადმა გოლიცინმა და მთავარმართებლის წარმომადგენელმა სამოქალაქო დარგში სანდრიგალომ 1900 წლის 21 იანვრის სხდომას გადასცეს თავიანთი დასკვნები, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობა კ. ნ. სიმბერგის პროექტით აუცილებელი პირობაა ამიერკავკასიის ეკონომიკური მდგომარეობის გაჯანსაღებისათვის. მაგრამ გზის მშენებლობა საქობომდე მიზანშეუწონელია, რადგან იგი ვერ დააკმაყოფილებს ამ მხარის ინტერესებს, ვერ მოემსახურება სასოფლო-სამეურნეო კულტურებით მდიდარ ზაქათალის ოლქსო. ისინი სასურველად მიიჩნევენ კახეთის რკინიგზა მომავალში მინც გაგრძელებულიყო სადგურ ევლახამდე.²¹

ადგილობრივმა თავადაზნაურობამ, რომელიც აქამდე ამტკიცებდა, რომ კახეთის რკინიგზის გაყვანა სხვა მიმართულებით – თბილისიდან მდინარე იორის დაბლობის გავლით და ჩალაუბნის გადასასვლელით უნდა განხორციელდესო, წინააღმდეგი გამოვიდა მთავარმართებლის წინაშე სიმბერგის მიერ შემოთავაზებულ პროექტისა. „თავადაზნაურობის ასეთი მოქმედება მხოლოდ ამუხრუჭებს ამ მნიშვნელოვანი მშენებლობის დაწყებას, რადგან მათ არც ერთი რეალური წინადადება არ წამოუყენებიათ კახეთის რკინიგზის მთივე არჩეული ვარიანტის განსახორციელებლად და ამავე საწარმოს ასათვისებლად“, – წერდა კ. სიმბერგი.²²

1903 წლის დეკემბერში ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიის სხდომაზე განიხილეს სიმბერგის მოთხოვნა იმის თაობაზე, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საობლიგაციო კაპიტალისათვის სახელმწიფოს მიეცა თავისი გარანტიები. ამავე სხდომაზე

²⁰ სცსსა, ფ. 287, აღწ. 1, საქ. 53, ფურც. 4.

²¹ Е. Д. Вурцель, К вопросу о развитии путей сообщения на Кавказе, гв. 17.

Журнал комиссии о новых железных дорогах; по вопросу сооружения Кахетинской ж. д. Заседание 21 января 1900 г., гв. 7.

ცნობილმა ნავთობმწარმოებლებმა ბარონმა ა. ა. გეიკინგმა და ა. ი. გარტმანმა მიანიშნეს, რომ უმოკლესი შესაერთებელი გზა კახეთისა თბილისთან გომბორის გადასასვლელია. კახეთში ამ მიმართულებით არის კავკასიის ნავთობის მნიშვნელოვანი საბადოები და რკინიგზის ხაზის გაგრძელების სხვა პროექტებმა შეიძლება მომავალში კახეთის ნავთობის მრეწველობის შეფერხება გამოიწვიოს. კომისიამ გაითვალისწინა ნავთობის ახალი საბადოების მნიშვნელობა იმპერიის ეკონომიკისათვის, აღძრა შუამდგომლობა მთავრობის წინაშე, რომ 1904 წლის ზაფხულში გამოეყო დამატებითი სახსრები როგორც ჩრდილოეთის, ასევე გომბორის მიმართულებით რკინიგზის მშენებლობისათვის, მაგრამ იმავე წელს დაწყებულმა რუსეთ-იაპონიის ომმა ხელი შეუშალა კომისიის ამ დადგენილების განხორციელებას.²³ ამის შემდეგ ინჟინერ სიმბერგის თხოვნას — საობლიგაციო კაპიტალისათვის მიეცათ სახელმწიფო გარანტიები — ფინანსთა სამინისტრომ უარყოფითად უპასუხა. მოტივი ყოველთვის ერთნაირი იყო, რომ კახეთის რკინიგზას აქვს მხოლოდ ადგილობრივი მნიშვნელობა და არა სახელმწიფო-ეკონომიკური. ამნაირ ინფორმაციას რკინიგზების დეპარტამენტში ავ ზაენიღენ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის წარმომადგენლები, რომლებიც ვერ შერიგებოდნენ იმ აზრს, რომ მთავრობა არ დაეთანხმა მათ რეკომენდაციებს კახეთში რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით გაყვანის შესახებ, ვერ შერიგებოდნენ, რომ მთავრობამ გამოთქვა მოსაზრება ჩრდილოეთის მიმართულების სასარგებლოდ. თბილისის თავადაზნაურობა ამტკიცებდა, რომ კახეთის რკინიგზა მხოლოდ ადგილობრივი მნიშვნელობისაა, რათა მოაძარავოს თბილისის სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტებით.²⁴

კახეთის რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით გაყვანით დაინტერესებული იყო ადგილობრივ თავადაზნაურთა მცირე ნაწილი, მაგრამ მათ ჰქონდათ როგორც მფლობელობითი, ასევე გვარიშვილობითი გავლენა. ეს გავლენა იქიდანაც ჩანს, რომ მთელი თიანეთის მაზრა და თელავის მაზრის დასავლეთი ნაწილი თავადაზნაურობის პროექტის მიხედვით რკინიგზის გარეშე რჩებოდა, რადგან მაგისტრალი მხოლოდ თელავამდე მიდიოდა. კახეთის რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით გაყვანაში დაინტერესებული იყო აგრეთვე თბილისის ვაჭრების დიდი ნაწილი, რომელსაც სურდა, რომ კახეთიდან მოსული პროდუქტები პირდაპირ არ წასულიყო გასაღების ბაზრებზე, არამედ გაეარა თბი-

²³ Журнал комиссии о новых железных дорогах; по вопросу сооружения Кахетинской ж. д. Заседание 15 декабря 1909 г., С.-П., гл. 2.

²⁴ სესსა, ფ. 287, აღწ. I, საქ. 53, ფ. 4.

ლისის საწყობებში. ყველა ამ მიზეზიდან გამომდინარე ადგილობრივ ხელისუფლებაზე სურდათ დიდი ზეგავლენა მოეხდინათ, რათა კახეთის რკინიგზა სწორედ სამხრეთ მიმართულებით გაეყვანათ.²⁵ ამასთან ერთად თბილისში გავრცელდა აზრი, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის დაწყებას ხელს უშლიდნენ მხოლოდ კონცესიონერები, რომ კონცესიები გადაცემული ჰქონდა თბილისის თავადაზნაურობას, რომელმაც უკვე გამოანახა ფულადი სახსრები ყველანაირად მომგებიანი ამ გზის მშენებლობისათვის, რომ თავადაზნაურობას მთავრობამ აღუთქვა საობლიგაციო კაპიტალის სახელმწიფო გარანტიები, მაგრამ კონცესიონერები უარს ამბობენ აითვისონ ამ საწარმოს ჩრდილოეთი მიმართულება, როგორც ტექნიკურად გაუმართლებელი და ა.შ.²⁶ მეფისნაცვალმა რამდენჯერმე შეხვდა თავადაზნაურობის წარმომადგენლებს და ადგილობრივ მოსახლეობას და ისევე, როგორც მისი წინამორბედი, დაეთანხმა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სწრაფად დაწყებას. მეფისნაცვალმა გასცა ბრძანება, შეედგინათ კომისია, რომელიც განიხილავდა ამ საკითხს, მაგრამ რადგან არ იყო ფინანსური საშუალება, რათა ძირეულად შეესწავლათ სხვადასხვა მიმართულებები, კომისიამ ადგილზე მიავლინა რამდენიმე პიროვნება შეძრთავაზეული მიმართულებების შესასწავლად. წარგზავნილებმა გადასასვლელებთან მოახდინეს ბარომეტრული გაზომვები და მეხუთე დღეს დაბრუნდნენ თბილისში. ამ მოგზაურობისა და ბარომეტრული გაზომვების საფუძველზე კომისიის წევრებმა მეფისნაცვალს მოახსენეს, რომ ერთადერთი მისაღები მიმართულება კახეთის რკინიგზისა არის სამხრეთი (თავადაზნაურული), რადგან სხვა მიმართულებებით რკინიგზის ხაზის გაყვანა მრავალ ტექნიკურ გართულებას გამოიწვევს.²⁷ იხელმძღვანელა რა კომისიის ამ დასკვნებით, მეფისნაცვალმა, რომელსაც დიდი სურვილი ჰქონდა დროულად გაეყვანა კახეთის რკინიგზა, აღძრა შუამდგომლობა გზათა მიმოსვლის სამინისტროში და მოითხოვა: 1) ადგილობრივ თავადაზნაურობას მისცემოდა კონცესიები კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის; 2) დამტკიცებულიყო რკინიგზის სამხრეთი (თავადაზნაურული) მიმართულება; 3) მთავრობის გარანტიები მისცემოდა კახეთის რკინიგზის საობლიგაციო კაპიტალს.²⁸

²⁵ გაზ. „ივერია“, №152, 1893.

²⁶ სცსსა, ფ. 287, აღწ. I, საქმე 53, ფ. 4.

²⁷ იქვე, ფურც. 5.

²⁸ სცსსა, ფ. 287; აღწ. I, საქმე 53, ფურც. 6;

გზათა მიმოსვლისა და ფინანსთა სამინისტროების ასეთმა დამოკიდებულებამ ის შედეგი გამოიღო, რომ ინჟინერ კ. ნ. სიმბერგს, რომელსაც უკვე შეგროვებული ჰქონდა საჭირო კაპიტალი, ამასთანავე მიღებული ჰქონდა ფინანსთა მინისტრის პირადი დაპირება საობლიგაციო კაპიტალის სახელმწიფო გარანტიებზე სახელმწიფო საბჭოს II დეპარტამენტში, უარი ეთქვა. აქედან გამომდინარე კონცესიონერებმა დაკარგეს უფლებები თავიანთ კონცესიებზე. ზემოთქმულიდან ჩანს, რომ კონცესიონერებმა გადამჭრელი ღონისძიებები მიიღეს კახეთის რკინიგზის მშენებლობის განხორციელებისათვის, მაგრამ საერთაშორისო ბაზრის მიმე პირობების გამო, რაც გამოწვეული იყო მთელი რიგი პოლიტიკური მოვლენებით (ინგლის-ბურების ომი, ბოქსიორების მოძრაობა, რუსეთ-იაპონიის ომი, 1905-07 წწ. რევოლუცია და სხვ., ვერ მოხერხდა საჭირო კაპიტალის რეალიზაცია კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის. დაინახა რა ასეთი მდგომარეობა, თვითონ მთავრობამ გამოსცა ახალი კანონი 1905 წლის 12 ივლისს „რუსეთში რკინიგზების მშენებლობაში კერძო კაპიტალის გამოყენების შესახებ“. ამ კანონით იმ რკინიგზის მაგისტრალებს, რომლებსაც ჰქონდათ სახელმწიფო-ეკონომიკური მნიშვნელობა, ეძლეოდათ შეღავათები, მათ შორის საობლიგაციო კაპიტალის სახელმწიფო გარანტიები.²⁹ ყოველივე ზემოთქმულიდან კარგად ჩანს, რომ ექსპლუატაციის დროს კახეთის რკინიგზას შეეძლო გარკვეული მოგება მიეცა აქციონერისათვის და ჰქონდა იმის გარანტია, რომ გადაეხადა სუფთა მოგებიდან ზრდის პროცენტი და გაესტუმრებინა მშენებლობაზე დახარჯული კაპიტალი, რომ საობლიგაციო კაპიტალზე სახელმწიფო გარანტიების გაცემა აღნიშნულ მომენტში მხოლოდ ფორმალურობაა, რასაც კაპიტალისტებისათვის არსებითი წინააღმდეგობები არ უნდა გაეწია. მეორე მხრივ, თავისი თანრიგით ეს გზა განეკუთვნებოდა იმ გზებს, რომლებზეც ვრცელდებოდა 1905 წლის 12 ივლისის კანონით დამტკიცებული შეღავათები, რადგან მის მშენებლობას აუცილებელი სახელმწიფო-ეკონომიკური მნიშვნელობა გააჩნდა.³⁰ კახეთის რკინიგზის ეს მნიშვნელობა იმაში მდგომარეობს, რომ მისი მშენებლობა განავითარებდა ადგილობრივი პროდუქტების წარმოებას, რომლებიც დიდი რაოდენობით შემოჰქონდათ იმპერიასი საზღვარგარეთიდან, ის გამოიწვევდა სახელმწიფო სავაჭრო ბალანსის გაუმჯობესებას, შეამცირებდა საქონლის შემოტანას რუსეთში.³¹

²⁹ გაზ. "Кавказ", №259, 1904.

³⁰ სცსს, ფ. 287, I, საქ. 53, ფურც. 5.

³¹ Пояснительная записка инж. Симберга К.Н. к северному варианту Кахетинской ветви. Тифлис, 1904, გვ. 4-5.

უფრო ადრეც, ვიდრე ნ. დ. ჭავჭავაძეს და კ. ნ. სიმბერგს უარს ეტყობდნენ საზოგადოების დაარსებაზე, 1903 წელს ინჟინერმა გ. ადრიანოვმა მოითხოვა, მისთვის გადაეცათ კონცესიები, რათა ინჟინერ პუშჩნიკოვის პროექტის (1893 წ.) მიხედვით აეშენებინა კახეთის რკინიგზა ზაქათალის ჩათვლით. გ. ადრიანოვის პროექტით რკინიგზის მშენებლობა ჯდებოდა დაახლოებით 14.200.000 მანეთი. 1903 წლის 3 დეკემბერს რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტის დირექტორმა ე. ციგლერმა წერილი გაუგზავნა გ. ადრიანოვს, სადაც აღნიშნავდა: „ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიამ ყურადღებით განიხილა თქვენი წინადადება, რათა შეექმნათ სააქციონერო საზოგადოება რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციისათვის, რკინიგზისა, რომელიც დააკავშირებს კახეთს ამიერკავკასიის რკინიგზასთან. მაგრამ კომისიამ გამოიტანა ერთსულოვანი დასკვნა, რომ თქვენს მიერ შემოთავაზებული მონაცემები, როგორც სამშენებლო კაპიტალის ღირებულება, ასევე შემოსავალი დაპროექტებული გზისა ვერ აკმაყოფილებს დღევანდელ მოთხოვნებს. ფინანსთა სამინისტროს საქმეთა მმართველმა, გაეცნო რა თქვენს პროექტს, მოიწონა კომისიის გადაწყვეტილება“.³²

1907 წლის 14 თებერვალს გ. ადრიანოვმა კვლავ მიმართა რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტის დირექტორს, სადაც აღნიშნა, რომ „სწორედ ახლა უნდა გამოინახოს საჭირო თანხები და სწრაფად დაიწყოს კახეთის რკინიგზის მშენებლობა, რადგან დადგა დიდი უმუშევრობის ხანა ინჟინრებისათვის ორენბურგ-ტამკენტის, მოლოგოე-სედლეცკის, პეტერბურგ-ვიატკის რკინიგზების მშენებლობის დამთავრებასთან დაკავშირებით“.³³ 1907 წლის 22 თებერვალს ადრიანოვის თხოვნა ე. ციგლერმა გადმოუგზავნა მეფისნაცვალს თბილისში.

1907 წლის 6 მაისს მეფისნაცვლის სასახლეში მისივე თავმჯდომარეობით გაიმართა საგანგებო სხდომა, რომელსაც ესწრებოდნენ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წინამძღოლი გ. ა. ბაგრატიონ-დავიდოვი, თავადაზნაურთა წარმომადგენლები ი. ს. ჭავჭავაძე, ი. ზ. ანდრონიკოვი, მეფისნაცვლის თანაშემწე და კანცელარიის დირექტორი ა. ჩერნიავსკი, ინჟინრები: ვურცელი, ნოვომეისკი, ბუტენკო. სხდომის ძირითადი მიზანი იყო სასწრაფოდ მოეთათბირებინათ, რათა დაწყებულიყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობა. მეფისნაცვალმა განაცხადა, რომ ამ საკითხთან დაკავშირებით ის საკვებით ენდობა გ. ა. ბაგრატიონ-დავიდოვს.³⁴

³² Адрианов, О просктах Кахетинской железной дороги, М., 1907: გვ. 14.

³³ Г. Адрианов. О просктах Кахетинской железной дороги. გვ. 15-16.

³⁴ სცსსა, ფ. 286. აღწ. 1, საქ. 968, ფ. 44-45.

1907 წლის 23 ივნისს გ.ა. ბავრატიონ-დავიდოვმა მოხსენებითი ბარათი გაუგზავნა მეფისნაცვალს, სადაც ისევ დაადასტურა კახეთის რკინიგზის სამხრეთი (თავადაზნაურული) მიმართულების უპირატესობა სხვა შემოთავაზებულ პროექტებთან შედარებით და სთხოვა, კვლავ გამოეყო კომპეტენტური კომისია, რომელიც ადგილზე საბოლოოდ შეისწავლიდა კახეთის რკინიგზის როგორც ჩრდილოეთ, ასევე სამხრეთ მიმართულებას, რისთვისაც თავადაზნაურობა საკუთარი სახსრებიდან გაიღებდა 700 მანეთს. 1907 წლის 18 ივლისს მეფისნაცვლის კანცელარიამ გამოაქვეყნა ბრძანება №15087: „ტექნიკური ა/წ 23 ივნისის მოხსენებითი ბარათის საფუძველზე მეფისნაცვალმა საჭიროდ ჩათვალა კვლავ გამოეყო კომისია თიანეთისა და გომბორის გადასასვლელების შესასწავლად, რათა საბოლოოდ დამთავრდეს კახეთის რკინიგზის დაპროექტება. კომისიაში შევიდნენ: თავმჯდომარე, მეფისნაცვლის ტექნიკური სამმართველოს ინჟინერი გურჩინი და წევრები.“³⁵ ამიერკავკასიის რკინიგზის სამმართველოდან ინჟინერი იაკშინი, კავკასიის ოლქის კავშირგაბმულობის მმართველობიდან თავადი ანდრონიკოვი, კავკასიის სამხედრო ოლქის სამხედრო ტოპოგრაფიული კორპუსის პოდპოლკოვნიკი პერვასი და ულუხანუ-ჯულფის რკინიგზის მშენებლობის უფროსი ინჟინერი ვურცელი“.³⁶ კომისიამ კვლავ დაადგინა ჩრდილოეთი მიმართულების შესწავლისას ტექნიკური სიძნელებები და უპირატესობა მიანიჭა სამხრეთ მიმართულებას ჩალაუბნის გადასასვლელით (საკითხის ღრმად შესწავლას, როგორც ქვემოთ დავინახავთ, მიეყვართ იმ დასკვნამდე, რომ მთავარი მიზეზები სიძნელებისა, რომლებიც არსებობდა მრავალი წლის განმავლობაში კახეთის რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებით, გამომდინარეობდა იქიდან, რომ ხარჯები საწარმოსა და გზის ექსპლუატაციასზე იმ სახით, როგორც ეს შემოთავაზებული იყო კერძო წარმომადგენლების მიერ, არ შეიძლებოდა დაფარულიყო იმ შემოსავლებით, რომლებიც იქნებოდა უკიდურეს შემთხვევაში მოძრაობის გახსნის პირველ წლებში. ასეთ პირობებში თუ საწარმოს ობლიგაციებს არ მიეცემოდათ სახელმწიფო გარანტიები, მათ ათვისებაზე ფიქრი ყოველგვარ საფუძველს მოკლებული იყო. ეს გარანტიები გზის აშენების შემთხვევაში უნდა გამოხატულიყო ხაზინის მხრიდან 1,5 მილიონი მანეთით, რაც აფერხებდა საკითხის დადებითად გადაწყვეტას.³⁷

³⁵ სცსა, ფ. 186, აღწ. I, საქ. 968, ფ. 45;

³⁶ სცსა, ფ. 13, აღწ. 2, საქ. 237, ფურც. 1-7.

³⁷ Е.Д. Вурцель, К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги, Тифлис, 1907, გვ. 5.

ტექნიკური მონაცემები, რასაც ეყრდნობოდნენ კერძო წარმომადგენლები, გადმოცემულია შემდეგი სახით: ინჟინერი ადრიანოვი, უპირველეს ყოვლისა, გამოდიოდა იმ ძიების შედეგებიდან, რომლებიც ჩაატარა ინჟინერმა პუშჩინკოვმა და გადაამოწმა ინჟინერმა რომანოვმა. ეს მონაცემები შეიძლება ჩავთვალოთ დამაკმაყოფილებლად, რადგან ორივე შემთხვევაში ძიებანი მიმდინარეობდა იმ პირობებში, რომლებიც უპასუხებდა ამ პროექტების შედგენას და ღირებულების დამტკიცებას. იგივეს ვერ ვიტყვით იმ მონაცემებზე, საიდანაც გამოდიოდნენ თავადი ჭავჭავაძე და ინჟინერი სიმბერგი. მათ მიერ ადგილზე ჩატარებული გამოკვლევები აბსოლუტურ სიცრუედ შეიძლება ჩაითვალოს. გადასასვლელების სიმაღლის გასინჯვამ დაადასტურა, რომ უკულმართის გადასასვლელის სიმაღლეს სინამდვილეში მოკლებული ჰქონდა 35 საყენი და ის უფრო მაღალი იყო, ვიდრე უჩვენებს წარმომადგენლებმა. აქედან გამომდინარე, ისედაც რთული ტოპოგრაფიული პირობები მშენებლობის ჩრდილოეთი ვარიანტის აშენების პროცესში შეიძლება კიდევ უფრო გართულებულიყო, ხოლო სამშენებლო ხარჯები ჩრდილოეთის მიმართულებით გაცილებით მეტი აღმოჩენილიყო, ვიდრე თავიდან იყო გათვალისწინებული. გზის საექსპლუატაციო ხარჯებიც უფრო დიდი იქნებოდა ვიდრე ხარჯები სამხრეთის მიმართულებით, რადგან გზის პროფილი აბნელებდა ტვირთის მოძრაობას ორივე მიმართულებით.

უსაფუძვლოა ვიფიქროთ ჩრდილოეთის მიმართულებას უპირატესობა ჰქონოდა სამხრეთთან შედარებით იმ თვალსაზრისითაც, რომ ვლადიკავკაზის გადასასვლელი რკინიგზის აშენების შემთხვევაში არსოტის ან მუსლაჩისსკის გადასასვლელის მიმართულებით კახეთის რკინიგზა შეუერთდებოდა გადასასვლელ რკინიგზას არა ავჭალასთან, არამედ უკვე არაგვის დაბლობთან, მას შემდეგ, რაც კახეთის რკინიგზა გამოვიდოდა მდინარეების არაგვსა და იორს შორის მდებარე წყალსაცავიდან. საქმე იმაშია, რომ კახეთის რკინიგზა მნიშვნელოვნად ამაღლდებოდა მდინარე არაგვის დონესთან შედარებით, ხოლო გადასასვლელი გზა მისი სწორად ექსპლუატაციის შემთხვევაში მშენებლობის დროს ზედმეტი ხარჯების თავიდან აცილების მიზნით აუცილებელი და საჭირო იყო ამ ადგილებში მდინარის დონეზე ოდნავ მაღალი ყოფილიყო. ამიტომ კახეთის რკინიგზისათვის აუცილებელი იყო დამოუკიდებელი სიმაგრეების მოწყობა ისეთი გაანგარიშებით, რომ მხოლოდ ცოტათი შემოკლებულიყო კახეთის გზის საერთო სიგრძე იმასთან შედარებით, რომელიც მას ექნებოდა იმ შემთხვევაში,

თუკი ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარ ხაზს სადგურ ავჭალასთან შეუერთდებოდა.

გარდა ზემოთ განხილული კახეთის რკინიგზის ვარიანტებისა, ჩამოყალიბდა აზრი, რომ აშენებულებიყო არა გზის მონაკვეთი ახმეტიდან საქობომდე და შეერთებოდა ის მთავარ ხაზს თბილისის მიმართულებით, როგორც ეს შეტანილი იყო ჩრდილოეთის და სამხრეთის პროექტებში, არამედ აშენებულებიყო გზა საქობოდან აღმოსავლეთით ზაქათალის გავლით ევლახზე და კიდევ უფრო აღმოსავლეთით, ამიერკავკასიის რკინიგზის ამ სადგურიდან.³⁸ კახეთის გზის შეერთებას ამიერკავკასიის რკინიგზასთან ასეთი სახით, ამ ვარიანტის ავტორების აზრით, შეიძლებოდა მიეყვანა შემდეგ მდგომარეობამდე: 1) ეს გზა ერთი საერთო რკინიგზის ხაზით მოემსახურებოდა რამდენიმე მდიდარ რაიონს, რომლებიც განლაგებული იყვნენ ამ მიმართულებით; 2) შემოთავაზებული გზის რაიონებს ექნებოდა პირდაპირი გასასვლელი ბაქოსაკენ; 3) არხოტის ან ბუსლანჩიკის მიმართულებით გადასასვლელი გზის ათვისების შემთხვევაში შესაძლებელი იქნებოდა მეორე, შედარებით მოკლე მონაკვეთით კახეთის დაკავშირება შიდა გუბერნიებთან. ევლახის მხრიდან კახეთის რკინიგზის გაყვანის შემთხვევაში კახეთის მოთხოვნილებები არ იქნებოდა ბოლომდე დაკმაყოფილებული. კახეთს ჰქონდა საუკუნეებით დაკანონებული და აუცილებლად გასათვალისწინებელი ურთიერთობა თბილისთან და არა ბაქოსთან, ამიტომ შემოთავაზებულ პროექტს კახეთის დაკავშირებისა ევლახთან უახლოესი ათწლეულის განმავლობაში ათვისება არ ეწერა, რადგან თვით კახეთისათვის საჭირო გახდებოდა უდიდესი დანახარჯები სრულიად დამოუკიდებელი მსხვილი ცენტრების ასაშენებლად.³⁹

გარდა ამისა, შემაერთებელი გზის სიგრძე სამხრეთის ვარიანტის მიხედვით თბილისიდან საქობომდე შეადგენდა 135 კილომეტრს,⁴⁰ მაშინ, როცა თუ ევლახთან 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 მთლიანად დააკმაყოფილებდა თბილისის

³⁸ Е.Д. Вурцель, К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги", Тифлиси, 1907, გვ. 6.

³⁹ სცხსა, ფ. 287, აღწ. 1, საქმე 54, ფ. 37.

⁴⁰ Е.Д. Вурцель, К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги, Тифлиси, 1907, გვ. 7.

მოთხოვნებს, რასაც ქალაქი აუცილებლად საჭიროებდა. იმ შემთხვევაში თუ აშენდებოდა შემოვლითი (წრიული) გზა ევლახზე გავლით, ეს გამოიწვევდა სიტუაციის გაუარესებას, რადგან წარმოების იმ დარგების განვითარება, რომლებიც აუცილებელი იყო თბილისისათვის არ განხორციელდებოდა, ხოლო კახეთში სხვადასხვა კულტურების შემოტანა და გაშენება საერთოდ შეუძლებელი იქნებოდა. ასეთივე მოსაზრებები გამოითქვა, უმეტეს შემთხვევაში, კახეთიდან ტყის რესურსების გატანის თაობაზე, რადგან მთავარი მომხმარებელი ამ უკანასკნელისა ისევ და ისევ ქ. თბილისი და ის რაიონები იყო, რომლებიც განლაგებულია ამ ხაზზე: თბილისი-ალექსანდროპოლი-ერევანი-ჯულფა.⁴¹

უახლოეს მომავალში შიდა გუბერნიებს საშუალება ეძლეოდათ კახეთიდან გაეიტანათ ლენო, ხილი, თამბაქო, ბრინჯი. ძირითადად ეს პროდუქტი რკინიგზაზე მოძრაობის გახსნის პირველ წლებში უმთავრესად მოხმარდებოდა თბილისს, აქვე დაგროვდებოდა პროდუქტების ის ნაწილიც, რომელიც შეიძლება გაგზავნილი ყოფილიყო კავკასიის შიდა გუბერნიებში. მხოლოდ ამ ეკონომიკური ღონისძიების გატარების მეშვეობით, რაც მოკცებოდა თბილისთან კახეთის დამაკავშირებელი ტყის ათვისებას, თვით კახეთში შეიძლება აღმოცენებულყოფიყო ადგილობრივი ცენტრები. მხარე აღორძინდებოდა თავისი სიმდიდრეებით და აღარ იქნებოდა საჭირო სხვა სამომხმარებლო პუნქტებთან დამაკავშირებელი ისეთი შუალედური ცენტრი, როგორიც თბილისია.⁴² კავკასიაში კავშირგაბმულობის ხაზების სწორად განაწილება შეუძლებელი იყო მანამ, სანამ არ გაიხსნებოდა მოძრაობა გადასასვლელ რკინიგზაზე, რაც ყოველგვარ საფუძველს იყო მოკლებული. მაშასადამე, კახეთის საექსპორტო ტვირთი გაიგზავნიებოდა არა ბაქოს მიმართულებით, არამედ გადასასვლელ რკინიგზაზე. აქედან გამომდინარე, კახეთში ევლახ-საქობოს მონაკვეთის მშენებლობა დაუშვებელი იყო, რადგან თვით კახეთი არასოდეს მისცემდა თავის ტვირთს საქობო-ევლახის გზის მონაკვეთს.

ყოველივე ამ გარემოებების გათვალისწინებით, პირველ რიგში კახეთის რკინიგზის (საქობო) ხაზის დაკავშირება ამიერკავკასიის რკინიგზის სადგურ ევლახთან და მით უმეტეს, ევლახიდან უფრო აღმოსავლეთით მდებარე დამაკავშირებელ ობიექტებთან და არა თბილისის მიმართულებასთან ვერ დააკმაყოფილებდა ვერც კახეთის მოთხოვნებს და ვერც თბილისის ინტერესებს.

⁴¹ იქვე, გვ. 8.

⁴² სცსსა, ფ. 286, აღწ. 2, საქ. 968, ფურ. 46.

არ არსებობს არავითარი საფუძველი იმის მტკიცებისა, რომ თითქოს მშენებლობა ერთი შეუფერხებელი რკინიგზის ხაზისა მთელ კახეთში ზაქათალის გავლით ევლახამდე გააადვილებდა გზის პრაქტიკული ათვისების პრობლემის გადაწყვეტას, რომ ის მოემსახურებოდა ერთდროულად როგორც კახეთის მოთხოვნებს და წარმოებას, ასევე ყველა შუალედურ რაიონებს საქობოსა და ევლახს შორის. უპირველეს ყოვლისა, თბილისთან კახეთის წრიული დაკავშირება ევლახის გავლით აუცილებლად გამოიწვევდა მათ შორის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი კავშირების პარალიზებას. საქობოსა და ევლახს შორის მდებარე რაიონების საერთო პროდუქტიულობა იმდენად არაფრის მთქმელი იყო, რომ გზის მონაკვეთი საქობოდან ევლახამდე თავისთავად ცხადია დამაკმაყოფილებელ ფინანსურ შედეგებს ამ საწარმოსათვის ვერ მოგვცემდა. არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით, საქობო-ევლახის შემაერთებელი გზის მშენებლობა პირველ რიგში გამოიწვევდა ცუდ შედეგებს და უფრო წამგებიანი გახდებოდა ფინანსურად. ამის საწინააღმდეგოდ საქობოს პირდაპირ შეერთებას თბილისთან ფინანსურ საქმიანობაში წაგება არ ეშუქებოდა.⁴³

რკინიგზის ხაზის მშენებლობა იმ რაიონების მომსახურებისათვის, რომლებიც მდებარეობენ საქობოს აღმოსავლეთით, აუცილებლად დადგებოდა დღის წესრიგში, ოღონდ მომავალში. მაგრამ საფიქრებელია, როდესაც მოვიდოდა დრო ამ გზის დაფინანსებისა, დიდი ხნის ცდა აღარ იქნებოდა საჭირო, რათა გახსნილიყო მოძრაობა გადასასვლელ რკინიგზაზე. მაშინაც საქობო-ევლახის რაიონის ტვირთი აუცილებლად მჭიდროდ დაუკავშირდებოდა თბილისს.⁴⁴

მაშასადამე, კახეთისა და თბილისის ინტერესებიდან გამომდინარე, აგრეთვე ფინანსური გართულებების თავიდან აცილების და საქობო-ევლახის რკინიგზის ხაზის სწრაფად ათვისების მიზნით, აუცილებლად პირველ რიგში უარი უნდა ეთქვათ საქობოდან ევლახამდე გზის მშენებლობაზე, მიუხედავად იმისა, დამტკიცებული იქნებოდა თუ არა მშენებლობა კახეთის რკინიგზის ჩრდილოეთით ან სამხრეთი ვარიანტისა თბილისთან შესაერთებლად.

აღსანიშნავია ისიც, რომ ვერავითარი უპირატესობა ვერ მიენიჭებოდა ბოლო დროს წამოყენებულ იმ ვარიანტს, რომ კახეთის გზა

⁴³ სტსსა, ფ. 286, აღწ. 2, საქმე 4, ფურც. 6-7.

⁴⁴ Пояснительная записка инж. Симберга Е.И. К северному варианту Кахетинской встни, с. 12.

თბილისიდან გაყვანილი ყოფილიყო გომბორის გადასასვლელზე.⁴⁵ ამ ადგილების ყურადღებით შესწავლამ დაადასტურა, რომ ამ მიმართულებით გზის მშენებლობას ექნებოდა დიდი სიძნელებები, რისი დაძლევაც ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებისათვის შეუძლებელი იყო. გრუნტის თვისებები აქაც რკინიგზისათვის არახელსაყრელია. ადგილობრივი მნიშვნელობა შემაერთებული ხაზისა შედარებით არასასურველი იყო, ვიდრე სამხრეთის ვარიანტისა. გარდა ამისა, იმ შემთხვევაში, თუ ათვისებული იქნებოდა ვარიანტი გომბორის გადასასვლელის მიმართულებით, ვერ მივიდოდით ინჟინრების კუშჩინიკოვისა და რომანოვის მიერ ადგილზე შესწავლილი მასალებზე დაყრდნობით იმ დასკვნამდე, რომ უმოკლესი გზა შეიძლება ტრასირებული ყოფილიყო გადაულახავი წინაღობების გვერდის ავლით. ყოველივე ეს დასაბუთებული იყო მეფისნაცვლის მიერ ჩატარებული გამოკვლევებით.

შემაერთებული გზა თბილისიდან საქობომდე დაპროექტებული იყო უპირველესად ისეთი პირობების გათვალისწინებით, როგორიცაა ადგილობრივი წარმოება. ისეთი დიდი ქალაქის სიახლოვე, როგორც თბილისია, რკინიგზის ხაზის გაყვანის შემდეგ უმეტეს შემთხვევაში ადგილობრივი მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად გამოიწვევდა აქ წარმოების ფართო განვითარებას, რომელიც უპასუხებდა ქალაქთან მიმდებარე რაიონების მოთხოვნებს.⁴⁶ მაშასადამე, საქობო-თბილისის გზის მონაკვეთს არა მარტო ის დანიშნულება ექნებოდა, რომ კახეთი თბილისს დაუკავშირებოდა, არამედ სერიოზული ადგილობრივი მნიშვნელობა მიენიჭებოდა, როგორც იმ რაიონებისათვის, რომლებსაც ის გადაკვეთდა, ასევე თბილისისათვისაც.

ინჟინერ რომანოვის მიერ სამხრეთით შემაერთებული გზის დაპროექტებისას გათვალისწინებული იყო ადგილმდებარეობა, სადაც შედარებით დაბალ გადასასვლელებს, დაბლობებს ჰქონდათ მცირეოდენი სიმაღლე და ძლიერი გრუნტი, ვიდრე სხვა მიმართულებით. ეს ორივე ფაქტორი ქმნიდა იმის შესაძლებლობას, შემოვიფარგლოთ აქ მინიმალური საშუალებებით გზის მშენებლობისათვის, ამასთან ერთად ყოველივე ეს მომგებიანად აისახებოდა საექსპლუატაციო დანახარჯებზე.⁴⁷

⁴⁵ სცსსა, ფ. 287, აღწ. 1, საქ. 53, ფურც. 8.

⁴⁶ Е.Д. Вурцель, К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги, Тиф-лиси, 1907, გვ. 9.

⁴⁷ სცსსა, ფ. 287, აღწ. 1, საქ. 53, ფურც. 8.

ჩრდილოეთი მიმართულებით მთელ სიგრძეზე ადგილმდებარეობა ახმეტამდე შედარებით მცირემწარმოებლური იყო, მოსახლეობა აქ თითქმის უმნიშვნელოა; გზის აშენების შემთხვევაში აქ შეიძლებოდა განვითარებულიყო ტყის წარმოება, მაგრამ აღსანიშნავია ისიც, რომ ფასიანი ტყის სამშენებლო მასალები აქ ფაქტობრივად არ არის. აქ მოჭრილი ტყე უკეთეს შემთხვევაში გამოდგებოდა მხოლოდ შეშისათვის; ამასთან ერთად ეს რაიონი მეტად მეჩხერია. ამიტომ გარკვეული დროის შემდეგ ტყის მასივები განადგურდებოდა და გაყვანილი რკინიგზის ადგილობრივი მნიშვნელობა ნულამდე დავიდოდა. გადასასვლელების სიმაღლე აქ ძალიან მაღალია, რაც ქმნიდა ძნელ პირობებს გზის ტრასირებისათვის, ამასთანავე გრუნტები სუსტია.⁴⁸

ზემოთ ჩამოთვლილ მოსაზრებებს მიეყვართ იმ დასკვნამდე, რომ შემაერთებელი გზის დაგება კახეთის ხაზსა და ამიერკავკასიის რკინიგზას შორის თიანეთის მაზრაზე გავლით არ უპასუხებდა საქმის ინტერესებს. მაგრამ მხედველობიდან არ უნდა გამოვკრჩეს ისიც, რომ რკინიგზის ხაზის მშენებლობაზე უარის თქმის შემთხვევაში თითქმის მთელი თიანეთის მაზრა რჩებოდა კავშირის გარეშე.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, არ შეიძლებოდა რკინიგზის ხაზი დაგებულყო მხოლოდ თელავამდე, როგორც ამას ითვალისწინებდა 1893 წელს ინჟინერ პუშჩინიკოვის პროექტი და დასაბუთებული პქონდა თავის მონაცემებში ინჟინერ რომანოვს, არამედ გზა გაყვანილი უნდა ყოფილიყო თელავის დასავლეთით მდებარე სოფელ ახმეტამდე, სადაც მისი მშენებლობა არ წარმოშობდა სიძნელებს, ხოლო მისი ექსპლუატაცია ღიდ დანახარჯებს.⁴⁹

ვუბრუნდებით რა საქობო-თბილისის ხაზის შიდა მნიშვნელობის საკითხს, პირველ რიგში მხედველობაში უნდა მივიღოთ ის, რომ გზის გაგრძელების შემთხვევაში საქობოდან ზაქათალამდე და უფრო აღმოსავლეთით, ეს სარკინიგზო ხაზი საშუალებას მოგვცემდა უმოკლესი გზით, იაფად და შედარებით მოსახერხებლად დაკავშირებოდა ეს რაიონი თბილისს, ხოლო მოძრაობის გახსნის შემდეგ გადასასვლელ რკინიგზაზე ურთიერთობა დამყარდებოდა იმპერიის შიდა ვუბერნიებთან.

⁴⁸ Е.Д. Вурцель, К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги, Тиф-
лиси, 1907, გვ. 10-11.

⁴⁹ Е.Д. Вурцель, К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги, Тиф-
лиси, 1907, გვ. 12.

საქობო-თბილისის მონაკვეთის ასეთი საუკეთესო მდებარეობა იმაზე მიგვანიშნებდა, რომ აქ უნდა გამოჩენილიყო ყველაზე დიდი მოგება კახეთის რკინიგზის ქსელისა, რომელიც თვითონ შეიძლება ჩაერთო ამ საქმეში ის საშუალებები, რომლებიც აუცილებელი იყო წარმოების ათვისებისათვის მაშინ, როცა სახელმწიფოს მხრიდან ნაკლები შემოწირულობები იყო საჭირო.

ზემოთ განხილული კახეთის რკინიგზის ქსელის ვარიანტიდან არც ერთს არ შეიძლება ჰქონოდა ტრანზიტული მნიშვნელობა. გზა ევლახიდან თბილისამდე, კახეთის რკინიგზის გავლით, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ ათვისებული იქნებოდა სამხრეთის ვარიანტი, იქნებოდა ძალიან გრძელი და საექსპლუატაციოდ რთული, ვიდრე აქამდე არსებული ამიერკავკასიის რკინიგზის ხაზები. ტრანზიტული დაკავშირება ევლახიდან გადასასვლელი რკინიგზით შიდა გუბერნიებთან იმ შემთხვევაშიც კი, თუ ამენდებოდა ჩრდილოეთის (ტრანზიტისათვის უმოკლესი) ვარიანტი კახეთის რკინიგზისა, მისი ტრასირება შუამდებარე და მაღალ გადასასვლელზე იქნებოდა ყველა ვითარებაში ნაკლებად მოსახერხებელი და გამოსაყენებელი, ვიდრე ამიერკავკასიის რკინიგზის გავლით თბილისთან დაკავშირებით.⁵⁰

მაშასადამე, კახეთის რკინიგზის ქსელს იმ შემთხვევაშიც კი, თუ ის ჩაერთვებოდა მაგისტრალურ ხაზში, მოძრაობის გახსნის პირველ წლებში ექნებოდა, მართალია, არსებითი, მაგრამ მაინც ადგილობრივი მნიშვნელობა. ასეთი გზების ექსპლუატაციის მრავალწლოვანმა გამოცდილებამ აჩვენა, რომ მათი შემოსავალი (რუსეთში, დასავლეთ ევროპაში, ამერიკაში) მთლიანად შეზღუდული იყო. ნორმალური-ანდაგიანი, ტექნიკურად თითქმის შემსუბუქებული სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა ინჟინერ რომანოვის პროექტით მოძრავი შემადგენლობის გარეშე დაჯდებოდა კილომეტრზე 58.000 მანეთი, ხოლო მოძრავი შემადგენლობით 65.000 მანეთი (ინჟინერი რომანოვი ანგარიშობდა 61.000 მანეთამდე). როგორც უკვე ზემოთ ითქვა, ეს ღირებულება ბევრად უფრო მეტი იქნებოდა ჩრდილოეთის ვარიანტისათვის.

ზემომოყვანილი გაანგარიშებიდან გამომდინარე პროცენტის გადასახდელი და კაპიტალის დასაფარავი ხარჯები შეადგენდა 3900 მანეთს, მაშინ, როდესაც ინჟინერ ადრიანოვის მიერ შემუშავებული პროექტით 1 კილომეტრზე დასაფარავი ექსპლუატაციის ხარჯები 21000 მანეთზე ნაკლები იყო.⁵¹

⁵⁰ სცსსა, ფ. 286; აღწ. 2, საქ. 968, ფურც. 15.

⁵¹ Е.А. Вурцель, К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги, Тиф-лиси, 1907, გვ. 18.

შედარებით დამაკმაყოფილებელი შედეგი შეიძლებოდა ჰქონოდა იმ წინადადებას, რომელიც 1893 წელს წამოაყენა ინჟინერმა პუშჩინიკოვმა ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის აშენების პროექტით.

კახეთის ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის ნაგებობათა და მოწყობილობის 1 კილომეტრზე ღირებულება ინჟინერ პუშჩინიკოვის მიერ დაახლოებით 33.000 მანეთით განისაზღვრებოდა. ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის 1 კილომეტრზე ეს ღირებულება უფრო შემცირდებოდა თუ ტრასად გამოყენებული იქნებოდა ინჟინერ რომანოვის მიერ შერჩეული მიმართულება, რამდენადაც ამ შემთხვევაში რთული საუღელტეხილო მონაკვეთი უფრო მოკლეა, ხოლო რკინიგზის საერთო სიგრძე უფრო მეტი, თუნდაც მხოლოდ თელავამდე. უფრო უკეთესი შედეგები მიიღებოდა თუ რკინიგზა გაგრძელდებოდა სოფელ ახმეტამდე, რადგანაც ამ შემთხვევაში უფრო ადვილად გასაყვანი გზის მონაკვეთი გაიზრდებოდა კიდევ 25 კილომეტრით.⁵²

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

რკინიგზის მშენებლობისას ასაქცევი მოედნებისა და დამატებითი შესაჩერებელი პუნქტების დაპროექტება დიდ სირთულეს არ წარმოადგენდა. ამასთანავე ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზის გამტარუნარიანობის გაზრდა 12 და მეტ წყვილ სატვირთო მატარებლამდე დღეში საშუალებას იძლეოდა წელიწადში გადაეტანათ 25.000.000 ფუთი ტვირთი.⁵³

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

ასეთ მოსაზრებებს არ ეთანხმებოდნენ თბილისის თავადაზნაურები და ინჟინერი ე. დ. ვურცელი. ისინი აღნიშნავდნენ, რომ თავის კეთილდღეობას კახეთი მხოლოდ თბილისიდან უნდა მოელოდეს. გარკვეული დროის შემდეგ კი, როცა შესაძლებელი გახდებოდა გადასასვლელი რკინიგზის მშენებლობა, გამორიცხული არ იყო ეკონომიკური გადატრიალება, რომ კახეთს აღარ დასჭირდებოდა ისეთი საშუაშავლო ცენტრის არსებობა, როგორც თბილისია. ედ. ვურცელი აღნიშნავდა, რომ „კახეთის საექსპორტო ტვირთი გაემართება არა ბაქოსაკენ, არამედ გადასასვლელი რკინიგზისაკენ“.⁵⁴

⁵² სცსა. ფ. 187, აღწ. I, საქ. 53, ფურც. 11.

⁵³ გაზ. „ხმა კახეთისა“, №16, 1912.

⁵⁴ Е.Д. Вурцель, К вопросу о постройке Кахетинской железной дороги, Тифлиса, 1907, გვ. 9.

კ. ნ. სიმბერგი ეთანხმებოდა ე.დ. კურცელს, რომ პირველ ხანებში თბილისი აუცილებლად შეერთებული უნდა იყოს კახეთის რკინიგზასთან, ამიტომ კახეთის რკინიგზა გაყვანილი უნდა იქნას თბილისიდან და თანდათანობით გაგრძელდეს ველახამდე ე. ნ. სიმბერგი აღნიშნავდა „პრინციპულად ვეთანხმებით რა ინჟინერ კურცელს იმაში, რომ გარკვეული დროის განმავლობაში თბილისს კახეთისათვის დიდი მნიშვნელობა ექნება. ჩვენ შორსა ვართ იმ აზრისგან, რომ კახეთისათვის ეს დროებითი მნიშვნელობა გაგრძელება კიდევ 10 წლის განმავლობაში მოძრაობის გასხნის დღიდან კახეთის რკინიგზაზე. ჩვენი ღრმა რწმენით, თბილისის ეს მნიშვნელობა შეიძლება გაგრძელდეს მანამდე, სანამ კახეთის რკინიგზა არ შეერწყმება ამიერკავკასიის რკინიგზას ველახის მახლობლად, ან სანამდე არ გაიხსნება მოძრაობა გადასასვლელ რკინიგზაზე. რა პროდუქტებსაც აწარმოებს კახეთი, ისეთსავეს ყიდულობს რუსეთი ძირითადად საზღვარგარეთიდან. ამჟამად კახეთს მხოლოდ სახმელეთო კავშირი აქვს თბილისთან, ამ გზით კახეთს უკვე გააქვს თავისი ნაწარმი რუსეთში.⁵⁵ ძნელი მისახვედრი არ არის, რომ მას შემდეგ, რაც კახეთი ნორმალურ სარკინიგზო ხაზით დაუკავშირდება რუსეთს, ის უფრო მეტ საქონელს გაიტანს რუსეთში“.⁵⁶

ჩრდილოეთის მიმართულების მომხრეთა აზრით ამ საქონლის წონა ბევრჯერ გადააჭარბებდა იმ 9 მილიონ ფულს, რომელიც თავის გამოკვლევაში მოგვცა აგრონომმა ა.ს. ფირალოვმა სამხრეთის მიმართულებისათვის და იმ 13 მილიონ ფუტს, რომელიც ჩამოაყალიბებს თავიანთ მონაცემებში ჩრდილოეთის ვარიანტის მომხრეებმა.

ა. ს. ფირალოვის გამოანგარიშებით პირველ ხანებში თბილისი თავისუფლად შეძლებდა მიეღო და გადაეშუშავებინა 2,2 მილიონი ვედრო ღვინო, 720.000 ფუთი ხილი, 61.500 ფუთი ქსოვილი და 10.000 ფუთი აბრეშუმი. ამ გეგმის მოწინააღმდეგეები აღნიშნავდნენ, რომ რატომ უნდა გაიაროს ამ ნაწარმმა ზედმეტი გზა თბილისამდე და, მამასადამე, ხელოვნურად გაიზარდოს მისი ღირებულება, გაძნელდეს ბაზრებზე მისი გასაღება. ასეთ ხარჯებს შეიძლება შეეუბრებოდეთ პირველ ხანებში როცა განზრახულია კახეთის გზა ველახამდე მივიდეს, რის მშენებლობასაც დაახლოებით 4 წელიწადი დასჭირდება. სამხრეთის ვარიანტის მომხრეებს კი სურთ ეს მულმივად დააკანონონ, რაც კარგად ჩანს მათ მიერ შედგენილ რკინიგზის პრო-

⁵⁵ К. П. Симберг, Пояснительная записка по вопросу северного направления Кавказской ветви, გვ. 17.

⁵⁶ სცსსა, ფ. 287; აღწ. 1; საქმე 436; ფურც. 20.

ექტში. ამ რთული მდგომარეობიდან გამოსავალი მხოლოდ ერთია: აშენდეს პირდაპირი გასასვლელი რუსეთში თბილისთან დამოუკიდებლად.⁵⁷

სამხრეთის ვარიანტის მომხრეები, რომლებიც იცავდნენ მიმართულებას ჩალაუზნის (პრასიანის) უღელტეხილით, გეთავაზობდნენ ისეთ ადგილებში რკინიგზის გაყვანას, რომელსაც პირველი 135 კილომეტრის მანძილზე საერთოდ არ ექნებოდა ტვირთი. ეს მონაკვეთია ნავთლულიდან საქობომდე.

კახეთის რკინიგზა იყო პირველი მონაკვეთი მომავალი ამიერკავკასიის მეორე დიდი მაგისტრალისა, რომელიც დასავლეთით უნდა შეერთებოდა გადასასვლელ რკინიგზას, ხოლო აღმოსავლეთით ამიერკავკასიის რკინიგზის სადგურ ევლახის აღმოსავლეთ ნაწილს. გზა გაივლიდა მჭიდროდ დასახლებულ, ბუნებრივად მდიდარ ადგილებს, რომლებიც აწარმოებდნენ პროდუქტებს, დიდად რომ ჭირდებოდა რუსეთს. ასეთებია: სამხრეთის ხილი, ღვინო, ბრინჯი, თამბაქო, ბამბა, ქსოვილი, 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: პური, მანუფაქტურული ნაწარმი, რკინა, მანქანები, შაქარი, კოლონიური საქონელი, სხვადასხვა ნაწარმი და ა.შ.⁵⁸ არ არის ძნელი მისახვედრი, რომ ეს მაგისტრალი გამოიწვევდა უზარმაზარი საქონელბრუნვის განვითარებას რუსეთის შიდა გუბერნიებსა და ამიერკავკასიის ამ უმდიდრეს მხარეს შორის. კახეთის რკინიგზა გახდებოდა ერთ-ერთი ყველაზე შემოსავლიანი ხაზი მთელ იმპერიაში.

მაგრამ ეს აზრი არ გაიზიარეს თბილისის თავადაზნაურობის წარმომადგენლებმა, ა. ს. ფირალოვის მიერ ჩატარებული გამოკვლევის შემდეგ კიდევ უფრო გამოიკვეთა სამხრეთ მიმართულების უპირატესობა. ამ აზრის გამარჯვებას ხელი შეუწყო შემდეგმა პირობებმა: ავტორი კარგად იცნობდა ამ მხარეს, ა. ფირალოვმა და მისმა თანამშრომლებმა უდიდესი შრომა გასწიეს უკანასკნელ გამოკვლევაზე და ბოლოს აგრძნობს ხელთ ჰქონდა წინამორბედთა მონაცემები (მან გამოიყენა უკანასკნელი წლების სხვადასხვა მონაცემები ტვირთბრუნვის შესახებ).

⁵⁷ გაზ. „ივერია“, №114, 1899.

⁵⁸ ალ. ბენდიანიშვილი. აგრარული ურთიერთობანი საქართველოში 1890-1917 წწ. თბილისი, 1955, გვ. 12;

საბოლოო მონაცემებს მივყავართ იმ დასკვნამდე, რომ ტვირთის საერთო რაოდენობა, რომელიც იქნებოდა გზის ექსპლუატაციის პირველ წლებში შეადგენდა დაახლოებით 9.250.000 ფუტს, ხოლო საშუალოდ საერთო შემოსავალი კილომეტრზე 4.600 მანეთს.

საინტერესოა აგრეთვე ა. ს. ფირალოვის ოროგრაფიული გამოკვლევა ორივე შემოთავაზებულ მიმართულებაზე. კახეთის რკინიგზის ჩრდილოეთი მიმართულება – ზემო ავჭალა-საქობო, წარმოადგენს დაპროექტებული რკინიგზის ხაზის დასაწყის მონაკვეთს: ზემო ავჭალა-ახმეტა-თელავი-საქობო-ევლახი. ოროგრაფიული თვალსაზრისით იგი იყოფა ორ მონაკვეთად: ზემო ავჭალა-ახმეტა და ახმეტა-თელავის საქობო. გზის სიმაგრე – პირველი ანუ მთიანი მონაკვეთი – გადის საგურამო-გლდანის ტყის მეურნეობის საზღვრებში, რომლებიც განლაგებული იყო თბილისის გუბერნიის, დუშეთისა და თიანეთის მაზრის მოსაზღვრე მოედნებზე და მეორე ანუ ვაკე მონაკვეთი – ალაზნის დაბლობზე.⁵⁹

კახეთის რკინიგზას სამხრეთის ვარიანტით – ნავთლული-თელავი, ჰქონდა რა შესასვლელი, ასევე ქმნის კომბინაციას, რომელიც შედგება ორი ნაწილისაგან: ნავთლულ-სიღნაღი და სიღნაღი-თელავი. პირველი ანუ სტეპიანი ნაწილი თავიდან ამიერკავკასიის რკინიგზისკენ მიეპარება, თანდათანობით იხრება ჩრდილოეთისკენ და სიღნაღთან, რომელიც რკინიგზის სადგურ ფოილიდან 56 კილომეტრზეა, ქმნის განშორების უდიდეს კუთხეს, უზვევს ჩრდილო-დასავლეთით, გადადის მეორე ვაკე ნაწილში და შემდეგ მთლიანად მიეპარება ალაზნის დაბლობის გასწვრივ.

ოროგრაფიული თვალსაზრისით კახეთის რკინიგზის როგორც ჩრდილოეთი ასევე სამხრეთი მიმართულების მნიშვნელოვან რაიონს ტიპიური მთიანი ადგილმდებარეობა აქვს. ამ რაიონის მოედანზე თავს იყრიან დაბლობები: თიანეთის, ერწოს, მულანლოსი და დიდი ნაწილი ალაზნისა ამიერკავკასიის მთავარ მდინარეებთან ერთად: მტკვარი-არაგვი, არაგვი-იორი, იორი-ალაზანი, მტკვარი-იორი. გარდა ამისა, არიან პატარა მდინარეები და შენაკადები. გლდანის წყალი და მარტყოფის წყალი ჩაედინებიან მდინარე მტკვარში; თეზამი. ბოკორის ხევი, ჩარგალის ხევი – მდინარე არაგვში; კუსნო, საგომე, არზეთი, ტურბო, მოღრაფია, ლაკებ-მდინარე იორში; ორი ხევი (ბაკურციხესთან), არზი, თხილხევი, ჭერმისხევი (ველისციხესთან), კისისხევი, თურღო, რიკო, ორვილი (ახმეტასთან) და კინტის ხევი

⁵⁹ სცსსა, ფ. 187; აღწ. I; საქმე 436; ფურც. 22.

უერთდებიან მდინარე ალაზანს მარჯვენა მხრიდან, ხოლო ოლტო, ხევის ჭალა, სტორი, საჩოკამ ხევი შენაერთებით ლიხოტა, ინცავა, ჩელტე, დურუჯა და ბურსა — მარცხენა მხრიდან.

იმ გამოკვლევებმა, რომლებიც ჩაატარა ა. ს. ფირალოვმა, პრინციპულად გადაწყვიტა კახეთის რკინიგზის საერთო მიმართულება.

ალსანიშნავია, რომ ხარჯები, რომელიც დამოკიდებულია მოძრაობაზე, ისეთი რთული პროფილის ვარიანტისათვის როგორც ჩრდილოეთი იყო უფრო მეტი იქნებოდა ვიდრე სამხრეთი მიმართულებით. ამიტომ, საწარმოსათვის დამაკმაყოფილებელი ფინანსური შედეგების მიღწევა ჩრდილოეთის ვარიანტით შეიძლებოდა მხოლოდ მაშინ, თუ დაწესდებოდა გაზრდილი ტარიფები, რაც საჭირო არ იქნებოდა სამხრეთ ვარიანტზე. ეს კი, რასაკვირველია, მოსახერხებელი იქნებოდა ადგილობრივი მოსახლეობისათვის და შეამცირებდა საწარმოს ხარჯებს, თუ ათვისებული იქნებოდა სამხრეთის ვარიანტი.

ა. ს. ფირალოვის გამოკვლევების დაკვირვებულმა ანალიზმა კარგი სამსახური გაუწია გზის მშენებლობის მიმართულების დადგენას, რომელიც საშუალებას იძლეოდა სწრაფად ათვისებულიყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საწარმო, რომელსაც მოუთმენლად ელოდებოდა ამ მხარის მრავალრიცხოვანი მოსახლეობა, მხარისა, რომელიც მდიდარია ბუნებით ნაბოძები სხვადასხვა პროდუქტებით, მაგრამ რკინიგზის უქონლობის გამო ძალიან მძიმე ეკონომიკურ მდგომარეობაში იყო ჩავარდნილი.

კახეთის რკინიგზის მშენებლობა

XIX საუკუნის პირველ ნახევარში დაარსებული ქართველ თავადაზნაურთა თბილისისა და ქუთაისის საგუბერნიო საკრებულოები დიდხანს მხოლოდ წოდებრივი საქმეების გარჩევით შემოიფარგლებოდნენ. ისინი ერთგვარ საშუაშელო როლს ასრულებდნენ თავადაზნაურობასა და მთავრობას შორის. XIX-XX საუკუნეების მიჯნაზე ხდება მნიშვნელოვანი გარდატეხა; საკრებულოები ხელს ჰკიდებენ სამეურნეო და კულტურულ საქმეებსაც: აღმოსავლეთ საქართველოს რუსეთის მიერ ანექსიის ასი წლისთავზე მეფის მთავრობამ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წოდებრივ ორგანიზაციას სრულ განკარგულებაში გადასცა საადგილმამულო ბანკის სუფთა მოგების 50%. სათავადაზნაურო საკრებულოს ხელში გადავიდა აგრეთვე ადრე ბანკის საკუთრებაში მყოფი ქარვასალა და თბოელსადგური. ამის შემდეგ მალე თავადაზნაურთა საგუბერნიო საკრებულო მსხვილ მესაკუთრედ იქცა. 1908 წლისათვის მისი კაპიტალი ფულისა და უძრავი ქონების სახით 1,8 მლნ. მანეთს შეადგენდა, ყოველწლიური შემოსავალი კი 400-500 ათას მანეთს უდრიდა.

აღმოსავლეთ საქართველოს თავადაზნაურთა წოდებრივი ორგანიზაცია თავისი შემოსავლის მნიშვნელოვან ნაწილს სოფლის მეურნეობის გაუმჯობესების ღონისძიებათა დასაფინანსებლად იყენებდა. 1907 წელს თავადაზნაურობამ ჩამოაყალიბა აგრარული კომისია, 1910 წელს კი „საქართველოს სოფლის მეურნეობის საზოგადოება“. ამ უკანასკნელმა მოაწყო საცდელ-საჩვენებელი მეურნეობები, მანქანა-იარაღთა გამქირავებელი პუნქტები და სხვ. საგუბერნიო საკრებულომ თავის ხელში აიღო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საქმეც. ჯერ კიდევ 1892 წელს თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ შუამდგომლობა აღძრა მთავრობის წინაშე კახეთის რკინიგზის გაყვანის თაობაზე, მაგრამ მთავრობამ შეუძლებლად ჩათვალა ხაზინისათვის ამ ხარჯის დაკისრება. ამის შემდეგ თავადაზნაურობამ მოითხოვა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის კონცესია. საქმე კარგახანს გაჭიანურდა... 1909 წელს თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ, როგორც იქნა, მიიღო რკინიგზის კონცესია და თანაც მთავრობის მიერ გარანტირებული საობლივაციო სესხის გამოშვების ნებართვა.

თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ დაიწყო აქტიური მოქმედება კახეთის რკინიგზის ასაშენებელი სახსრების მოსაგროვებლად

როგორც იმპერიის შიგნით, ასევე მის ფარგლებს გარეთაც. 1909 წლის 25 მაისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის სურვილი გამოთქვა იმ დროს ცნობილმა პოლონურმა სამშენებლო ფირმამ „ვესტერმან K^ა“, რომლის რეზიდენცია ვარშავაში იყო და რომელსაც უდიდესი ფილიალები ჰქონდა პეტერბურგში, მოსკოვში, კიევსა და ხარკოვში. ფირმის თავმჯდომარემ ბელიავიუ მიკლი-აშვესკიმ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წინამძღოლს გ. ბაგრატიონ-დავიდოვს (დავითაშვილს) მიმართა წერილით, რომელშიც (დაპირებას იძლეოდა, რომ ფირმა „ვესტერმან K^ა“ აქტიურ მონაწილეობას მიიღებს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში და მოახდენს 1.5 მილიონი მანეთის ობლიგაციების რეალიზაციასო.⁶⁰ იმავე 1909 წელს თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წარმომადგენელმა გ. ანდრონიკოვმა (ანდრონიკაშვილი) კვლავ მიიღო ფირმის წარმომადგენლობის დეპეშა, სადაც აღნიშნულია, რომ სამშენებლო მასალას, რომელიც აუცილებლად დასჭირდება რკინიგზის მშენებლობას, ფირმა დაუყოვნებლივ მიაწვდის თავისი იმპერიის შიგნითა ფილიალებიდან.⁶¹

1909 წლის 6 ივლისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის მიღების სურვილი გამოთქვეს ცნობილმა თბილისელმა ვაჭარმა კარლ ადოლფის ძე კრაუზემ და გეოლოგიის დოქტორმა ოტო ფრიცმა. მათსა და თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის წარმომადგენლებს შორის დაიდო კონტრაქტი, სადაც აღნიშნულია, რომ ხელის მომწერ პირთ აქვთ უფლება შეადგინონ კომპანია და რეალიზაცია გაუკეთონ ობლიგაციის სესხს კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის. გათვალისწინებული იყო 600.000 მანეთის ობლიგაციების რეალიზაცია“.⁶²

1910 წლის 21 ივნისს მთავრობამ დაამტკიცა კახეთის რკინიგზის აქციონერული საზოგადოების წესდება, გამოიცა 1,8 მილიონი მანეთის აქციები და 12 მილიონი მანეთის ობლიგაციები, რომელთა რეალიზაციაში აქტიური მონაწილეობა მიიღეს პეტერბურგელმა ბანკირებმა.

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 დიმიტრი ერასტის ძე ჩოლოკაევი (ჩოლოკაშვილი), გზების ინჟინერი გიორგი პავლეს ძე თუმანოვი (თუმანიშვილი) და მშენებელი

⁶⁰ სცსსა, ფ. 286, ანაწ. 1, საქ. 1018, ფურც. 1-2.

⁶¹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 472, ფურც. 104.

⁶² სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 472, ფურც. 106.

ინჟინერი იოსებ ზაქარიას ძე ანდრონიკოვი (ანდრონიკაშვილი). აგრეთვე თავადი დიმიტრი ალექსანდრეს ძე პავლენოვი.⁶³

თავმჯდომარე ვ.ს. ვინოგრადოვმა ძირითად საკითხებად წარმოადგინა გზის მშენებლობის გეგმის განხილვა და ობლიგაციების რეალიზაციის დაწყება იმ პირობებით, რომლებსაც ფინანსთა მინისტრის შუამდგომლობით წესდება ითვალისწინებდა.

გამოქვეყნდა აგრეთვე კახეთის რკინიგზის საზოგადოების აქციების რაოდენობა და მფლობელთა ვინაობა.⁶⁴

პეტერბურგის საერთაშორისო კომერციული ბანკი ფლობდა 2150 აქციას,⁶⁵ პეტერბურგის სააღრიცხვო ბანკი — 2150,⁶⁶ რუსეთის სამინაო ვაჭრობის ბანკი — 900,⁶⁷ რუსეთ-აზიის ბანკი — 2500-ს,⁶⁸ სულ ამ აქციების რაოდენობამ შეადგინა 8.9000 მანეთი.

ფარული კენჭისყრით აირჩიეს საზოგადოების გამგეობა: (ფ. ა. ლიპსკი, გ. პ. თუმანოვი, ვ. ა. ვინოგრადოვი, მ. დ. ავალოვი; მ. ნ. გურევიჩი; დირექტორის კანდიდატებად: ი.ხ. მამაცევი (მამაცაშვილი), ლ. ტ. ვალპერტი, პ. გ. შაიკევიჩი). კახეთის რკინიგზის საზოგადოების რეზიდენციად დამტკიცდა პეტერბურგი (კოვენსკის ქ. №17, რუსეთ-აზიის ბანკი).⁶⁹

კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისათვის აქციების გამოყოფა რუსეთის დიდი ბანკების მიერ აქტიურად დაიწყო. 1910 წლის 24 დეკემბერს რუსეთ-აზიის ბანკმა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებას მისცა 5000 ბანკის აქცია.⁷⁰ დაიწყო აქტიური მიმოწერა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების საქმეთა მმართველს უ. რაძივალღივიჩსა და ცნობილ რუს კაპიტალისტ ა.ი. პუტილოვს შორის, რის შედეგადაც რუსეთის სავაჭრო-სამრეწველო ბანკის დირექტორმა ი.მ. კონმა საზოგადოებას გადასცა 450.000 მანეთის აქციები.⁷¹

ზემოაღნიშნული ბანკების გარდა, კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისათვის აქციების გაცემის შესახებ თავიანთი სურვილი პრესაში გამოაქვეყნეს პეტერბურგის საერთაშორისო კომერციულმა

⁶³ სკსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 4-5.

⁶⁴ გაზ. "Правительственный вестник", 1912, №72.

⁶⁵ გაზ. "Кавказ", 1912, №248.

⁶⁶ გაზ. "Новое время", 1912 г., №131.

⁶⁷ გაზ. "Правительственный вестник", 1912, № 64, № 65, № 66.

⁶⁸ გაზ. "Московские ведомости", 1912. №72.

⁶⁹ გაზ. "Правительственный вестник", 1910, №234.

⁷⁰ იგივე, №235.

⁷¹ გაზ. "Правительственный вестник", 1910, №236.

ბანკმა,⁷² რუსეთის შინაგანმა სავაჭრო ბანკმა,⁷³ პეტერბურგის სააღრიცხვო ბანკმა⁷⁴ კაპიტალით უზრუნველყოფილმა აქციონერულმა საზოგადოებამ სწრაფი ტემპი აიღო, მაგრამ დღის წესრიგში კვლავ დადგა საკითხი კახეთის რკინიგზის საბოლოო მიმართულების დადგენისა.

1911 წლის 7 დეკემბერს შედგა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების მორიგი სხდომა, რომელსაც ესწრებოდნენ გამგეობის თავმჯდომარე ვ. ა. ლიპსკი და ღირებულებები: მ. ნ. გურევიჩი; ვ. ა. ვინოგრადოვი და თავადი ზ. დ. ავალოვი.⁷⁵ ამ სხდომაზე დაისვა საკითხი, რომ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის მიერ შემოთავაზებული კახეთის რკინიგზის პროექტში პრასიანის გადასასვლელი შეცვლილიყო ჩალაუბნის გადასასვლელით და რკინიგზის ხაზი მისუღიყო არა სოფელ საქობომდე, არამედ წნორის-წყალამდე. საზოგადოების წევრები პროექტის ასეთი სახით შეცვლისას გამოდიოდნენ ფინანსური თვალსაზრისიდან, რადგან რკინიგზა ჩალაუბნის გადასასვლელით უფრო იაფი დაჯდებოდა, ვიდრე პრასიანის გადავლით. გზათა მიმოსვლის მინისტრმა ა. რიახლოვმა მოიწონა საზოგადოების მიერ შემოთავაზებული პროექტი,⁷⁶ მაგრამ მასში შეიტანა ზოგიერთი ცვლილება, სადაც მოითხოვდა, რომ მშენებლობის მთავარ ინჟინერს გაეთვალისწინებინა შემდეგი: „მას მერე რაც შემოღებული იქნა მოძრაობის გრაფიკი, რომელიც მოიწონა სამინისტრომ, გამოძინარე აქედან, ვამტკიცებ შემდეგს: სადგური ორხევი გადმოწეულია ოთხი ვერსით, ვაზიანი – 6 ვერსით და ახლოსაა მისული საგზატკეცილო ტრასასთან, სადგური იორი გადაწეულია 5 ვერსით და გადატანილია მარცხენა მხარეს, საგარეჯოს შესასვლელი – 2 ვერსით. სადგური ბაღიაური დამტკიცებულ პროფილში ითვლება 6-ე ვერსზე. დაკმეს ასაქცევი ბაღიაურთან ახლოს მივა თითქმის 5 ვერსზე და 24 საჟენი მიწა შემცირდება. სადგურ მელაანთან მისასვლელი შემცირდება 1 ვერსით. ამ მოსაზრებას იმიტომ ვამტკიცებ, რომ მატარებლის მისვლა სადგურ მელაანიდან სადგურ კაჭრეთამდე ერთნახევრით აჭარბებს სადგურ ბაღიაურიდან სადგურ კაჭრეთამდე მისვლის დროს. აგრეთვე გადასარბენი დრო სადგურ ლოჭინიდან (ყოფილი ორხევი) ვაზიანამდე თითქმის სამჯერ აჭარბებს გადასარბენ დროს სადგურ იორიდან

⁷² გაზ. "С.-Петербургские ведомости", 1911, №248.

⁷³ გაზ. "Кавказ", 1912, №249.

⁷⁴ იგივე, №250.

⁷⁵ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. I, საქ. 435, ფურც. 204.

⁷⁶ იქვე, ფურც. 205.

ვაზიანამდე. აბსოლუტური დრო მიმოსვლისა ლოჭინსა და ვაზიანს შორის იმდენად გაიზრდება, რომ ვერ გაატარებს 16 წყვილ მატარებელს იმ ტექნიკური მონაცემების გათვალისწინებით, რომელიც დამატკიცა სამინისტრომ. ამ მომენტში მე ვხელმძღვანელობდი მიახლოებითი გამოთვლის თვალსაზრისით და მოგაწოდეთ ეს ინფორმაცია, რომ სწორად გაგვენაწილებინა მატარებლების მიმოსვლა და სადგურების განლაგება. სამინისტროს მიერ დამტკიცებული პროფილით ამ პროფილიდან გამომდინარე მიახლოებითი გამოანგარიშებით ჯერჯერობით შეიძლება მოვაწყოთ მიმოსვლა სამი წყვილი მატარებლებისა ამ გარანტიების შედგენის დროს, რომ არ იყოს გაცუდებული უკვე მიღწეული შედეგები. უნდა გავითვალისწინოთ პროექტის შესახებ მეფისნაცვლის ადრინდელი ბრძანებები. მისი ბრძანებით ვაზიანსა და საგარეჯოს შორის სადგურების დაუარსებლობა გამოიწვევს ადგილობრივი მოსახლეობის დიდ უკმაყოფილებას. დამტკიცებულ პროფილს თან უნდა დაერთოს დროის უწყისები, რაც აუცილებელი იყო მატარებლების შეფერხების დროს მათი ამოძრავებისათვის.⁷⁷

რკინიგზის საზოგადოების გამგეობის მიერ შემოთავაზებული გზის ღირებულების უწყისი 13.157.136 მანეთის თანხით, რაც კილომეტრზე შეადგენდა 82.855 მანეთს, კომიტეტის მიერ 3,5 კილომეტრით ქსელის გაგრძელების შემთხვევაში, მოწონებული იქნა 12.750.000 მანეთის ფარგლებში, რაც შეადგენდა კილომეტრზე 78.569 მანეთს, ე.ი. 4.286 მანეთით ნაკლებს, ვიდრე ეს დაანგარიშებული იყო საზოგადოების მიერ.⁷⁸

აღსანიშნავია, რომ კომიტეტში საერთო ხაზის პროექტის განხილვის შემდეგ, მიუხედავად იმისა, რომ პროექტი მოიწონეს, დაისვა საკითხი პროექტის შეუსაბამობაზე საზოგადოების წესდებასთან, რომელშიც ცალკე ქსელი გურჯაანიდან სიღნაღამდე (წნორის წყალამდე) არ იყო გათვალისწინებული. ეს საკითხი კომიტეტის წევრთა აზრით უნდა გადაწყდეს უმაღლეს სამთავრობო ინსტანციებში. აქედან გამომდინარე, შესაძლებელი იყო რომ გამგეობას ამ საკითხის დადებითად გადასაწყვეტად მოუხდებოდა შუამდგომლობით შესვლა სხვადასხვა ინსტანციებში წესდებაზე დამატებებისათვის ან მისი შეცვლისათვის, იმ შემთხვევაში თუ დამტკიცებოდა ზემოთ მინიშნებული

⁷⁷ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 435, ფურც. 205.

⁷⁸ იქვე, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 435, ფურც. 206.

რკინიგზის პროექტი — ე. ი. გადასვლა ჩალაუბნის ქსელისა სილნალში.⁷⁹

ასეთი პროექტი მართლაც დაამტკიცა გზათა მიმოსვლის სამინისტრომ და მოიწონა გზის ღირებულების უწყისი. საზოგადოების გამგეობის შიში ამ მხრივ უსაფუძვლო აღმოჩნდა. დამტკიცდა აგრეთვე, რომ გზის მშენებლობა დაიწყებოდა მონაკვეთების ნარდად გაცემის პრინციპით და ჩაბარდებოდა კონკურენციით, ძირითადი სამუშაოები გზის მშენებლობისა დაიწყებოდა 1912 წლის აპრილიდან, დამთავრდებოდა 1914 წლის ბოლოს და დაიწყებოდა გზის სწორი ექსპლოატაცია.

აღსანიშნავია, რომ ინიციატივა კახეთის რკინიგზის საერთო სიგრძის შემოკლებისა და მიმართულების შეცვლისა ჩალაუბნის გადასვლით ეკუთვნოდა ქართველ საზოგადოებრიობას და პირველ რიგში თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობას. ეს კარგად ჩანს 1911 წლის 9 მარტს გამგეობის თავმჯდომარის ფ. ა. ლიპსკის მიერ გავზავნილი წერილიდან გ. პ. თუმანოვის სახელზე, სადაც აღნიშნულია, რომ „საზოგადოება მადლობელია თბილისის საზოგადოებრიობის ცდებისა, რათა კახეთის რკინიგზის სიგრძე და ღირებულება შემცირდეს და გამოთქვამს რწმენას, რომ 1) ყოველგვარი შიში კავშირგაბმულობის სამინისტროს მხრიდან გზის საერთო სიგრძის შემოკლებასა და მიმართულების შეცვლაზე უსაფუძვლოა; პირიქით, საჭიროა საზოგადოებას ჰქონდეს მეფისნაცვლის ან თავადაზნაურობის რაიმე განცხადება იმის შესახებ, რომ შეცვლილი მიმართულება არათუ ეწინააღმდეგება ადგილობრივ ინტერესებს, არამედ უფრო მეტად აკმაყოფილებს, ვიდრე ადრიანოვის მიერ შემუშავებული ძველი მიმართულება; 2) ამიერკავკასიის რკინიგზის ტექნიკური საზოგადოება ჩვენს ინჟინრებთან ერთად აქტიურ მონაწილეობას მიიღებს ისეთი პროექტის შემუშავებაში, რომელიც კახეთის რკინიგზას დააკავშირებდა ამიერკავკასიის რკინიგზასთან. ამ მიზნის განსახორციელებლად ჩვენი გამგეობა შუამდგომლობით შედის რკინიგზების სამმართველოში; 3) 4000 მანეთი გუშინ გამოგიგზავნეთ ტელეგრაფით, დიდად გთხოვთ, თუ ფული კვლავ აუცილებელია, მოგვწერეთ და სასწრაფოდ გადმოგიგზავნით; 4) ხელმოწერებს მიწების აქციებით დათმობაზე სასწრაფოდ მიიღებთ. მე უმორჩილესად ვთხოვ თავად ავალოვს გადასინჯოს ხელმოწერების ტექსტი, აწონოს და შეაფასოს ის იურიდიული თვალსაზრისით, შესაძლებელია საჭირო გახდეს

⁷⁹ იქვე, ფურც. 207.

ახალი, უფრო საიმედო ხელმოწერების ტექსტი. დიდი თხოვნა გვექ-
ნება თქვენთან, გიორგი ჰაველეს ძვე, და თავად ავლოვთან, ყურად-
ღება მიაქციოთ ადგილობრივ ოფიციალურ ცნობებს სამუშაო ძალასა
და რესურსებზე. ასეთი ცნობები სასარგებლოა გზის ღირებულების
დამტკიცების დროს. საღამო ჩვენს ინჟინრებს“.⁸⁰

1911 წლის 15 მარტს საზოგადოების გამგეობას თხოვნით მიმართა
გრაფმა გეიკინგმა, რომელიც ფლობდა ტყის მასივებს თელავთან
ახლოს. ის ითხოვდა ადგილზე შეესწავლათ საკითხი თელავიდან 12-
13 კილომეტრით კახეთის რკინიგზის გაგრძელების შესახებ სოფ-
ლებამდე – კინტაურამდე, ახტალამდე, ხორკელამდე. გრაფი გეიკინგი
ამტკიცებდა, რომ თუ ხაზი გაგრძელდებოდა აღნიშნული სოფლე-
ბისაკენ, მაშინ რკინიგზა პირველივე წლიდან მიიღებდა რამდენიმე
მილიონ ფუთ ტვირთს ტყის მასივების გადასატანად. მაგრამ ადგილზე
საკითხის შესწავლის შემდეგ გამოირკვა, რომ ის ღირებულება,
რომელიც დაჯდებოდა ზემოაღნიშნული გზის გაგრძელება, არ შეესა-
ბამებოდა კახეთის რკინიგზის ტექნიკურ და ეკონომიკურ ინტერესებს,
ამიტომ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ გრაფ გეიკინგს უარი
უთხრა.⁸¹

კახეთის მოსახლეობა დიდი ინტერესით მოელოდა რკინიგზის მშე-
ნებლობის დაწყებას, მაგრამ იმ დროს მოსახლეობაში გავრცელდა
ხმა, რომ ჯერ დამთავრდებოდა გზის მშენებლობა თელავამდე, ხოლო
ქსელი გურჯაანიდან სიღნაღამდე აშენდებოდა მოგვიანებით. ამან მო-
სახლეობის დიდი უკმაყოფილება გამოიწვია. მათ თხოვნით მიმართეს
თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა ხელმძღვანელობას, რათა
სასწრაფოდ გარკვეულიყო მდგომარეობა.

1911 წლის 26 აპრილს საზოგადოების გამგეობამ კახეთის რკი-
ნიგზის მშენებლობის სახელმწიფო ინსპექტორს ინჟინერ რახმანინს
ასეთი შინაარსის დეპეშა გაუგზავნა.⁸² „გამგეობა უმორჩილესად
გთხოვთ საკიროების შემთხვევაში დაარწმუნოთ სიღნაღის მოსახ-
ლეობა, რომ გზის მშენებლობა დაიწყება ერთდროულად როგორც
თელავის ასევე სიღნაღის მიმართულებით“.⁸³ საზოგადოების სახელით
სიღნაღის მოსახლეობა დაარწმუნეს, რომ რკინიგზა ორივე
მიმართულებით აშენდებოდა.

⁸⁰ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 435, ფურც. 210.

⁸¹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 435, ფურც. 211.

⁸² იქვე, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 435, ფურც. 211.

⁸³ იქვე, ფურც. 212.

1911 წლის 23 ივნისს შედგა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის წარმომადგენელთა განსაკუთრებული სხდომა, სადაც უმეტესობამ (წინააღმდეგ ხმა მისცა სამმა პიროვნებამ) თანხმობა განაცხადა ჩალაუბნის ვარიანტზე; ოღონდ რკინიგზა უნდა გაგრძელებულიყო კიდევ 8 კილომეტრით ხირსის გამოქვაბულის გასასვლელამდე. ამ პუნქტამდე გზის გაგრძელების იდეას იცავდა სამხედრო უწყება დრაგუნთა პოლკისა, რომელიც იდგა დედოფლისწყაროში.

გ. პ. თუმანოვი დაეთანხმა ამ მოსაზრებას და პეტერბურგს აუწყა, რომ ხაზის გაგრძელება მომგებიანი იქნებოდა საზოგადოებისათვის, ოღონდ ღირებულების 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 სამსახურში ჩამდგარ პიროვნებას არ ჰქონდა უფლება მონაწილეობა მიეღო გამგეობის მუშაობაში.

გზათა მიმოსვლის მინისტრმა რკინიგზების სამმართველოს უფროსის მოხსენების საფუძველზე ყარსი-სარიყამიშის რკინიგზის მშენებლობის უფროსი ინჟინერი რაციბორსკი დანიშნა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მთავარ ინჟინრად და გაათავისუფლა ის ყველა დაკავებული თანამდებობიდან 1911 წლის 1 ივნისიდან.⁸⁴

გ. პ. თუმანოვი დამტკიცდა მთავარი ინჟინრის მოადგილედ და ტექნიკური განყოფილების უფროსად.⁸⁵

1911 წლის 26 აგვისტოდან კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ინსპექტორად დაინიშნა ინჟინერი რახმანინი, ხოლო მის თანაშემწედ ინჟინერი ჩმუტოვი.⁸⁶

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

⁸⁴ Указатель правительственных распоряжений по М.П.С. от 17 сентября 1911 года, №38. С.-П., 1911.

⁸⁵ იგივე, №39.

⁸⁶ იგივე, №76.

ლებს, ასევე გლეხებს, ხოლო ქალაქის მიწები ადგილობრივ მმართველობას.

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

1) გამოიყოს კახეთის რკინიგზისათვის 1200 კვადრატული საუენი ადგილი სათადარიგო საავადმყოფოსთან 12.000 მანეთად და თვით საავადმყოფოს შენობა 30.000 მანეთად;

2) გამოეყოს უნივერსიტეტის მონაკვეთიდან 20.383 კვადრატული საუენი 40.766 მანეთად, რათა ეს თანხა გადაირიცხოს უნივერსიტეტის მშენებლობის ფონდში. შეუთანხმებლობის შემთხვევაში, მთავარ კომიტეტს, რომელსაც დავალებული აქვს თბილისში უმაღლესი სასწავლებლის გახსნა გადაწყვიტოს აღნიშნული საკითხი თავის სასარგებლოდ.

3) გამოეყოს 7.060 კვადრატული საუენი რკინიგზელების დასახელებიდან 2 მანეთამდე კვ. საუენი, სულ 15.300 მანეთი. არ ჩაითვლოს ამ დასახელებაში ის ტერიტორიები, სადაც უკვე დაწყებულია საცხოვრებელი სახლების მშენებლობები.

4) ზემოთ დასახელებული გაანგარიშებებით გამოყოფა მოხდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ კახეთის რკინიგზის ფაქტიურ პატრონად მოგვევლინება თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა. სხვა მფლობელების ხელში საქმის გადასვლის შემთხვევაში დაეთმოს რკინიგზის საავადმყოფოს კომპლექსი თავისი შენობით 42.000 მანეთად, უნივერსიტეტის მონაკვეთის შემოგარენი 101.917 მანეთად და რკინიგზელების დასახელების შემოგარენი 38.250 მანეთად. აქედან პირველი ორი მონაკვეთის ღირებულება გადახდილი იქნას ნაღდი ფულით, ბოლო კი – შეიძლება კახეთის რკინიგზის მშენებლობის აქციებით.⁸⁷

1911 წლის 19 სექტემბერს ქალაქის მმართველობა შევიდა საბჭოში კახეთის რკინიგზის სატვირთო მოხსენებით: მშენებარე კახეთის რკინიგზის სახელმწიფო ინსპექტორმა ინჟინერმა რახმანინმა ქალაქის თავს აცნობა, რომ რკინიგზის სატვირთო სადგურის აგება გათვალისწინებულია ქალაქიდან მოშორებით, დაახლოებით სამ კილომეტრზე სადგურ ნავთლულიდან.⁸⁸ აქედან გამომდინარე, გაირკვა, რომ სახელმწიფოს მხრიდან ამ გზისათვის გარანტიების მიცემაში ღიდი

⁸⁷ სცსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 57-58.

⁸⁸ იქვე, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 58-59.

როლი ითამაშა თბილისის საქალაქო სამმართველომ, რომელმაც გაითვლისწინა ამ გზის დიდი მნიშვნელობა ადგილობრივი მოსახლეობისათვის. ითვალისწინებდა რა ყოველივე ამას, ინჟინერი რახმანინი თვლის, რომ თუ დაპროექტებული სატვირთო სადგურის ადგილმდებარეობა ქალაქისათვის არახელსაყრელია, მაშინ საჭირო გახდება ქალაქის მმართველობის ახალი შუამდგომლობა ამ სადგურის მიახლოების 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 (მხოლოდ სადგური ბაკურციხეა), ამიტომ წნორის წყალამღე ხაზის გასაგრძელებლად აუცილებლად საჭირო გახდება სათადარიგო გამშვები პუნქტი. აქედან გამომდინარე, მოხსენებითი ბარათი ტექნიკური და ეკონომიკური ურთიერთობებისათვის აუცილებელია.⁸⁹

იმავე 1911 წლის 7 დეკემბრის სხდომაზე იხილებოდა საკითხი იმის თაობაზე, რომ საზოგადოების წესდების მე-7 პარაგრაფის შესაბამისად, არაუგვიანეს ექვსი თვისა, საზოგადოება ვალდებულია, კავშირგაბმულობის სამინისტროს დასამტკიცებლად წარუდგინოს საერთო შესასრულებელი პროექტი და გზის მშენებლობის მთლიანი ხარჯთაღრიცხვა, რათა გამგეობამ პირველი საძიებო პარტია გამოინახოს, რაც შესაძლებელს გახდის მთავარი ინჟინრის მოწვევამდე შეუდგეს მიწის სამუშაოებს გამგეობის დირექტორის ინჟინერ გ. პ. თუმანოვის ხელმძღვანელობით.⁹⁰ საბოლოოდ სამშენებლო საშუალებების გამოინახავს გზის გასაყვანად შეუდგენენ ჯერ კიდევ გასული 1910 წლის იანვარში და მიუხედავად მთიან ადგილებში მუშაობის მძიმე პირობებისა და კავკასიის მკაცრი ზამთრისა, მიწის სამუშაოები დაამთავრეს 1911 წლის 1 ივნისს. ივნისშივე მთავარი ინჟინრის თანამდებობაზე მოწვეული იქნა ა. თ. რაციბორსკი — 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 ფინანსთა მინისტრს დასამტკიცებლად. უკანასკნელი მონაცემები შეიძლება ჩათვლილიყო სავსებით რეალურად.

⁸⁹ სცსა, ფ. 287, ანწ. 1, საქ. 435, ფურც. 206.

⁹⁰ Устав общества Кахетинской железной дороги от 25 июня 1910 года, § 7. С.-П., 1914.

ნაცვლად შემოთავაზებული პრასიანის გადასასვლელისა, რომლის დატოვების შემთხვევაში აუცილებლად საჭირო გახდებოდა გრძელი გვირაბის გაყვანა აღმართზე (იგი დაშვებული იყო წესდებით), გამოინახა გზა რკინიგზის ხაზის გაყვანისა ჩალაუნის გადასასვლელით. ამ გადასასვლელით შეიძლებოდა შემცირებინათ არა მარტო გზის მთლიანი სიგრძე, არამედ თავიდან აეცილებინათ აღმართები და აღარ იქნებოდა საჭირო გვირაბის გაყვანა. ეს გააადვილებდა გზის მომსახურებას ახლომდებარე დიდი და მდიდარი სოფლებისათვის.

ქიზიყის მომსახურებისათვის, რომელიც კახეთის ნაწილია და სიღნაღიც მასში შედის, დაპროექტებული იყო 18 კილომეტრის სიგრძის ქსელი სადგურ გურჯაანიდან, რომელიც მდებარეობს გადასასვლელის იქით, ნავთლულიდან 111 კილომეტრზე.

ხაზის საერთო სიგრძე ზემოთაღნიშნულ ქსელთან ერთად იქნებოდა 162 კილომეტრი, ნაცვლად წესდებით გათვალისწინებული 173 კილომეტრისა.⁹¹

მიუხედავად იმისა, რომ დაპროექტებული მიწის სიმაგრის სიგანე შემოთავაზებული იყო 2,40 საყენი, შესაძლებელი ხდებოდა 2,60 საყენამდე მისი გაზრდა. ხელოვნური ნაგებობანი თელავი-სიღნაღის მონაკვეთზე უნდა გაკეთებულიყო ქვისაგან, ნაცვლად წესდებით გათვალისწინებული ხის მასალისა.⁹² გზის მშენებლობის ღირებულება ემთხვეოდა წესდებით დამტკიცებული ფულის რაოდენობას და შეადგენდა 13 მილიონ მანეთზე მეტს.

რკინიგზების სამმართველოს კომიტეტში, რომელიც ხელმძღვანელობდა ახალი რკინიგზის მშენებლობას, განიხილეს გზის მთლიანი ღირებულების ხარჯთაღრიცხვა და ე. წ. ჩალაუნის პროექტი სიღნაღთან ცალკე ქსელის; პროექტმა მოწონება დაიმსახურა.⁹³ ადგილობრივი მოსახლეობის მოთხოვნის შესაბამისად საზოგადოება იბულებული გახდა, გაეგრძელებინა ქსელი სიღნაღთან 3,5 კილომეტრით (იგულისხმება ხაზი სოფელ საქობოდან წნორის წყალამდე, ამ ორ პუნქტს შორის მანძილი 3,5 კილომეტრია), რამაც გამოიწვია ხარჯთაღრიცხვის მნიშვნელოვნად შეცვლა. ეს ცვლილებები განსაკუთრებით შეეხო სამუშაოთა შეფასებას. საშუალო ფასი მიწის სამუშაოებისა შემცირდა 26 კაპიკით 1 კუბურ საყენზე, ზოლო ქვის დაგება ხელოვნურ საფარველზე შემცირდა 12 მანეთით 1 კუბურ

⁹¹ Устав общества Кахетинской железной дороги от 25 июня 1910 года, § 6.

⁹² იქვე, § 7.

⁹³ სტსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 485, ფურც. 206.

საუენზე და ა.შ. განსაკუთრებით საგრძნობი იყო ფასების შემცირება შპალებისა და ბალასტის დამზადებაზე.

კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გამგეობის მიერ საფინანსო ხარჯთაღრიცხვაში შეტანილი ერთი შპალის ფასი 1 მანეთსა და 70 კაპიკიდან და დაბალასტებაზე 11 მანეთიდან ერთ კუბიკურ საუენზე 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 დამზადებოდა შპალები და გაკეთებული იქნებოდა გზის დაბალასტება. ამიტომ შუამდგომლობით შევიდა კავშირგაბმულობის სამინისტროში, რომ კონკურენციის შედეგების გამოაშკარაების შემდეგ ამ საკითხზე გამოეყოთ დამატებითი სახსრები.

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

ეს სადგური კახეთის რკინიგზაზე შემოსული ყველა ტვირთის ერთადერთი გადამცემა პუნქტი იქნებოდა მათგან ზოგიერთი ტვირთი ამიერკავკასიის რკინიგზაზე გააგრძელებდა მგზავრობას, ზოგიერთი კი თბილისში დარჩებოდა.⁹⁴

მანსადამე, ტვირთის ქალაქელი მიძღვებები და გამგზავნები, იმ ტვირთისა, რომელიც ეკუთვნოდა კახეთის რკინიგზას, იძულებულნი იქნებოდნენ საქმე ჰქონოდათ არა კახეთის რკინიგზასთან, რომელიც თითქმის მიჯაჭვულია თბილისზე, არამედ სადგურ თბილისთან. ამ შემთხვევაში მომხმარებელი ტვირთის გადაცემის შემდეგ კარგავდა დიდ ღროს. თბილისთან ნავთლულის შემაერთებელ პატარა მონაკვეთზე. ამას შეიძლება დამატოს ისიც, რომ როგორც სადგური ნავთლული, ასევე სადგური თბილისი აღნიშნულ ღროს ძნელად მოსამსახურებელი იყო. კახეთის რკინიგზის მშენებლობა კი მოითხოვდა მნიშვნელოვნად გაფართოებულყოფიერ ნავთლულის მომსახურება. მასზე დახარჯული დიდი თანხების რაოდენობა ძირითადად გადავიდა 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

⁹⁴ სცსსა. ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 435, ფურც. 208.

ქალაქთან უნდა ააშენოს თავისი სატვირთო სადგური, რომელსაც ექნებოდა მისასვლელი ქსელი ნავთლულიდან 3,5 კილომეტრზე.

სადგურისა და ქსელის მშენებლობა დაახლოებით გამოანგარიშებით დაჯდებოდა 530.000 ათასი მანეთი, მაგრამ ეს თანხა შეიძლებოდა შემცირებულიყო, თუ თვითონ ქალაქიც დაინტერესებული იქნებოდა ამ სადგურის მშენებლობით. ქალაქის მოსახლეობა შეზღვებოდა რკინიგზის საზოგადოების წარმომადგენლებს და შეამცირებდა იმ ადგილმდებარეობის ფასს, რომლის გამოყოფაც აუცილებელი იყო სადგურის მშენებლობისათვის.

ალიარებული იქნა რა ის სიკეთე, რომელიც ექნებოდა კახეთის რკინიგზას თბილისში თავისი სადგურის მშენებლობის შემთხვევაში — ახალი რკინიგზების კომისიის მიერ გამოანგარიშებული იყო, რომ 82% კახეთის რკინიგზის გასატანი ტვირთისა თავს მოიყრიდა ამ სადგურში. ყურადსაღები იყო, რომ შემოსავალი ამ ქსელიდან და სადგურიდან გაამართლებდა როგორც გზის ექსპლუატაციის ხარჯებს, ასევე საამშენებლო ხარჯებსაც. საკუთარი სადგურის აშენების შემთხვევაში, კახეთის რკინიგზის საზოგადოება განთავისუფლებულია ზედმეტი ხარჯებისაგან, რაც მოხმარდებოდა ამიერკავკასიის რკინიგზის ნავთლულისა და თბილისის სადგურების გაფართოებას.⁹⁵ საზოგადოების გამგეობას მიაჩნდა, რომ თბილისში სატვირთო სადგურის აშენება აუცილებელი იყო და სთხოვდა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის ხელმძღვანელობას გამოიყენოს თავისი რწმუნებულებანი და შუამდგომლობით შესულიყო მთავრობის წინაშე შემდეგი პირობების გათვალისწინებით:

1) უფლება მიეცეს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას, ააშენოს და ექსპლუატაცია გაუწიოს ქსელს სადგურ ნავთლულიდან ქალაქ თბილისამდე, რომლის სიგრძე დაახლოებით 3,5 კილომეტრი იქნება და მოაწყოს თბილისში საკუთარი სატვირთო სადგური;

2) სადგურისა და ქსელის მშენებლობისათვის აუცილებელ კაპიტალს მთავრობამ უნდა მისცეს დამატებითი სახელმწიფო გარანტიები.

ჯერ კიდევ მაშინ, როდესაც დაიბადა აზრი კახეთის რკინიგზის მშენებლობის შესახებ, მის სასარგებლოდ მიჰყავდათ სხვადასხვა არგუმენტები, რომელთა შორის ქალაქის სამმართველომ წინა პლანზე დააყენა ერთ-ერთი, კერძოდ ის, რომ ეს გზა ქალაქთან დაახლოებდა მდიდარ დიდ რაიონს, რომელიც აწარმოებდა მრავალგვარ სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტებს. აქ გათვალისწინებული იყო გაიაფებული

⁹⁵ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 435, ფურც. 209.

სატკონლით ადგილობრივი მოსახლეობის დროულად მომარაგება, იმისათვის რომ ტვირთის მიტანა გზის რაიონიდან ადგილზე მისი მოხმარებისას ყოფილიყო იაფი, ვიდრე მისი ტრანსპორტირება სახმელეთო გზით. თუ ყოველივე ამას გვერდს ავუვლით, შესაძლებელია გზის ექსპლუატაცია აღმოჩნდეს წამგებიანი, თუკი ის მოემსახურება მარტო თავის ბოლო პუნქტებს და არა შუამდებარე რაიონებს.⁹⁶

სატვირთო სადგურის მოწყობა ქალაქის ცენტრიდან 8-10 კილომეტრის დაშორებით, სადაც მინდორში, სადაც არ იყო არც სავაჭრო ფარდულები, არც საცხოვრებელი სახლები, ამიცრებდა გზის მნიშვნელობას ქალაქისათვის, რადგან ქალაქიდან ამ მანძილზე დაშორებულ სატვირთო სადგურში ტვირთის მიტანა უგულებელყოფდა იმ სიკეთეს, რომელიც მიიღებდა უფრო იაფრელსებიანი გზით მიტანისას. თუ მაშინდელ ფასებს გავითვალისწინებთ, დაპროექტებული სადგურიდან ქალაქში – თათრის მოედანზე ან სოლდათის ბაზარზე – ფუთი ტვირთის მიტანა დაჯდებოდა 5-8 კაპიკი და ეს მაშინ, როდესაც იმავე პროდუქტების მიტანა ვაგონებით რაიონიდან, რომელიც მდებარეობდა 50-60 კილომეტრის დაშორებით, ვთქვათ, საგარეჯოიდან 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 იაფი იყო და მძიმე გადამზიდი ფურგონები თავისუფლად გაუწევდნენ კონკურენციას რკინიგზას. აღარაფერს ვამბობთ იმაზე, რომ თუკი საკითხს ასე დავაყენებთ, გზა გამოეთხოვებოდა ბევრ ტვირთს, რომლებიც მასზე იყო გათვალისწინებული. აქედან გამომდინარე, ნათელია, რომ გზის გაყვანა და სატვირთო სადგურის თბილისიდან მოშორებით აშენება საგრძნობლად დააკნინებდა გზის დანიშნულებას ქალაქისათვის და უმნიშვნელოდ აისახებოდა გადასატანი ტვირთის ფასებზე მათ შესამცირებლად.

ქალაქის მმართველობამ მოისმინა რა 1911 წლის 17 სექტემბრის დადგენილება, აღნიშნა, რომ კახეთის რკინიგზის სადგურის მოშორებით აშენება, ბევრად შეამცირებდა ქალაქისათვის ამ გზის მნიშვნელობას და არ მისცემდათ მოსალოდნელ დადებით შედეგს პროდუქტების გასაიაფებლად, რის საფუძველზეც ქალაქის მმართველობამ დაადგინა:

⁹⁶ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 60.

1) ზემოთ ჩამოყალიბებული წინადადებები დაისვას ქალაქის საბჭოს წინაშე და საკითხის სასწრაფოდ გადასაჭრელად სთხოვოს მას ტელეგრაფის საშუალებით აღძრას შუამდგომლობა ახალი რკინიგზების მშენებლობის უფროსის წინაშე იმის თაობაზე, რომ ქალაქში, მის ერთ-ერთ უბანში – ავლაბარი – შეიძლება კახეთის რკინიგზის სატვირთო სადგურის მშენებლობა, ამასთანავე აღინიშნოს, რომ ეს ადგილი ქალაქის მოსახლეობისათვის არასასურველია;

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

3) ზემოაღნიშნული გადაწყვეტილება წარედგინოს გუბერნატორს ქალაქის მმართველობის ყურნალში რეგისტრაციის გაუტარებლად.⁹⁷

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

„1911 წლის 19 სექტემბრის ქალაქის საბჭოს გადაწყვეტილების თანახმად შუამდგომლობით შემოვდივარ თქვენს წინაშე, რომ შესაძლებელია აშენდეს ქალაქში, მის ერთ-ერთ ნაწილში – ავლაბარში – კახეთის რკინიგზის სატვირთო სადგური იმის გათვალისწინებით, რომ სადგურ ნავთლულიდან მოშორებით მდებარე ეს ადგილი არ ითვალისწინებს ქალაქის მცხოვრებთა ინტერესებს, რაც გამოიხატება იმაში, რომ მათთვის სასიცოცხლო პროდუქტები ადგილზე იქნას მიტანილი. რწმენას გამოვთქვამ, რომ აღნიშნულ შუამდგომლობას უყურადღებოდ არ დატოვებთ“.⁹⁸

ახალი რკინიგზების მშენებლობის სამმართველოს უფროსმა ე.დ. ვურცელმა გამოაგზავნა საპასუხო ტელეგრამა: „საზოგადოების გამგეობის, მთავარი ინჟინრის და ჩემი პირადი ნაცნობობა ადგილობრივი პირობებისადმი უფლებას მაძლევს აღვნიშნო, რომ თბილისის ინტერესების დასაკმაყოფილებლად დიდი მნიშვნელობა ექნება ადრე მიღებულ გადაწყვეტილებას, რომ კახეთის რკინიგზის სატვირთო სადგური აიგოს შავი ზღვის ქუჩის პირდაპირ. მაგრამ ამ მოსაზრებაზე საბოლოოდ დაყრდნობა არასწორად აისახება დამტკიცებული წესდებით მოცემულ პირობებში, ხოლო მისი მოთხოვნების შესრულებამ შეიძლება გამოიწვიოს მშენებლობის ღირებულების იმ რაოდენობით გაზრდა, რომელიც არა მარტო თავის სიტყვას იტყვის

⁹⁷ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 61.

⁹⁸ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 62.

საწარმოს ათვისებაში, არამედ ნეკატიურად იმოქმედებს მისი გახსნის დროზე“.⁹⁹

ქალაქის მიწების გამოყოფის შესახებ მმართველობას საუბარი ჰქონდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მთავარ ინჟინერთან რაცი-ბორსკისთან. 1911 წლის 30 ნოემბერს მთავარმა ინჟინერმა რაცი-ბორსკიმ გააკეთა შემდეგი განცხადება: საპროექტო გეგმით მიწების გამოყოფას ექვემდებარება შემდეგი მონაკვეთები: ა) სატვირთო სადგურის ქსელთან მონაკვეთები: 1) რკინიგზელთა დასახლებიდან 7.650 კვ. საუენი მონაკვეთი; 2) უნივერსიტეტის დასახლებიდან 20.384 კვ. საუენი მონაკვეთი; 3) მონაკვეთი 1.200 კვ. საუენი ფართობით სარეზერვო საავადმყოფოსთან, მისი აშენების გათვალისწინებით; ა) გადასასვლელი გზა ამიერკავკასიის რკინიგზის სადგურ ნავთლულთან; 4) გზის შემოგარენი რკინიგზელთა დასახლებიდან 2.844 კვ. საუენი.

აქვე აღსანიშნავია, რომ დაახლოებით 1.200 კვ. საუენი ქალაქს გადაცემული ჰქონდა პირობითად. 1889 წლის 30 იანვარს იმპერატორის ბრძანებით თბილისის საზოგადოებრივ მმართველობას იმპერატორ ალექსანდრე II-ის თხოვნის უკვდავსაყოფად სახელმწიფო ხაზინიდან გამოეყო 1.200 კვადრატული საუენი მიწის ფართობი ავლაბრის მონაკვეთზე უფასო საავადმყოფოს ასაშენებლად. ამიტომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოება იძულებული გახდა, აღედგრა 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 საუენი 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 ნავთლულიდან გადასასვლელი გზა:

4. რკინიგზელთა დასახლების მონაკვეთი – 81.756 მანეთად;
5. დავვალოს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას გამოყოფილ

მონაკვეთებზე ქალაქის მმართველობის მინიშნებით და საზოგადოების ხარჯებით მოაწყოს ოთხი გადასასვლელი.¹⁰⁰

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

⁹⁹ სსცია, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 63.

¹⁰⁰ სსცსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 65.

ლობისათვის უმედგოდ დამთავრდა. ამ საქმეში კვლავ დიდი როლი ითამაშა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ. მისმა აქტიურმა მონაწილეობამ განაპირობა ის, რომ ზემოაღნიშნული მიწის ნაკვეთები ქალაქის მმართველობამ რკინიგზას 157.824 მანეთად დაუთმო, სხვა 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 ჩემთან შეთანხმების საფუძველზე კავკასიაში გაიგზვნა კავშირგაბმულობის მინისტრის კანცელარიის დირექტორი ა. ტუგან-ბარანოვსკი, რომელსაც დაევალა შეისწავლოს დაუმთავრებელი საქმეები კავკასიის რკინიგზებისათვის მიწების გამოყოფის შესახებ“.¹⁰¹ ამ ბრძანებას ხელს აწერდნენ გენერალ-ადიუტანტი გრ. ვორონცოვ-დაშკოვი და მეფისნაცვალის კანცელარიის საქმეთა მმართველი ნ. ჯუნკოვსკი.

თბილისში ჩამოსულმა ა. ტუგან-ბარანოვსკიმ თავადაზნაურთა წარმომადგენლებთან შეხვედრისას დიდი ყურადღება დაუთმო კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის მიწების გამოყოფის საკითხს. მან სთხოვა გუბერნიის თავადაზნაურთა წინამძღოლს გ. ბაგრატიონ-დავიდოვს გამოეყო კომპეტენტური კომისია კახეთის იმ რაიონებში, სადაც პროექტით რკინიგზა გადიოდა იმ ზოლზე, რომელზეც გაშენებული იყო ადგილობრივ მაცხოვრებელთა ევნახები და ბაღჩა-ბოსტნები.

1911 წლის 14 დეკემბერს გამოქვეყნდა კავშირგაბმულობის მინისტრის ბრძანება №377 „ამიერკავკასიის მხარეში რკინიგზების მშენებლობისათვის მიწების გამოყოფის საქმეთა მოწესრიგების ღონისძიებათა შესახებ“. „ვენდობი რა მეფისნაცვლის 1911 წლის 28 ოქტომბრის № 22492 ბრძანებას და აგრეთვე კავკასიის მეფისნაცვლის თანაშემწის სამოქალაქო საკითხებში სენატორ ე. ა. ვალაცის თავმჯდომარეობით 1911 წლის 18 აგვისტოს ჩატარებული სხდომის ამონაწერს კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის მიწების გამოყოფის შესახებ, გთავაზობთ მიიღოთ ისინი ჩემდამი რწმუნებულ რკინიგზებზე სახელმძღვანელოდ და განუხრელად შესასრულებლად“.¹⁰²

ეს ბრძანება გადაეგზვნა ამიერკავკასიის რკინიგზების უფროსს ნ. ზურაბოვს, კახეთის გზის უფროსს ვ. კენგეს და მიწათმომწყობს ნ.

¹⁰¹ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 28 октября 1911

101ა.

¹⁰² სუსსა, ფ. 305, ანაწ. 2, საქ. 142, ფურც. 63;

გრიზოს. ისინი აქტიურად შეუდგნენ აღნიშნული ბრძანების შესრულებას.

1912 წლის დასაწყისში თბილისის მთავარმა ნოტარიუსმა ა. სტრახოვმა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების რწმუნებულად მიწების შესყიდვის საქმეში სიღნაღში გაგზავნა კაზიმირ რომანის ძე სტრეპჩევსკი.

1913 წლისათვის მიწების გამოყოფის პროცესი შეფერხდა. ეს კარგად ჩანს გაზეთ „კავკაზში“ გამოქვეყნებულ სტატიაში: „კახეთის რკინიგზა თავისი მიმართულებით კვეთს სოფლებს: გურჯაანს, ვეჯინს, ბაკურციხეს, კარდნახს, რომლებიც შედიან სიღნაღის მაზრაში. ეს მიწები ძირითადად კერძო მესაკუთრეების ხელშია, რომლებზეც გაშენებულია საკარმიდამო ვენახები.¹⁰³ მშენებლობა მიმდინარეობდა გამოყოფილი მიწების მონაკვეთზე. ფულადი სახსრები კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სამმართველოს მიერ მფლობელებზე გაცემული იყო მათივე განსაზღვრებით და მათთან შეთანხმებით. ასეთ პირობებში მიწების მფლობელთათვის შეიქმნა ძალიან მძიმე მდგომარეობა. მიწები ჩამორთმეული იყო, ვენახები გაჩეხილი, ხოლო ფულადი დახმარება, მიუხედავად მათ შორის მიწის ფასებზე თავისუფლად მორიგებისა, მონაცემების უმეტეს შემთხვევაში გადაუხდელი იყო. მათ შორის ზოგიერთ მათგანს ჩამორთმეული ჰქონდა მთლიანი ვენახები და ისინი არსებობის ყველა საშუალებას მოკლებული აღმოჩნდნენ. შექმნილი მძიმე სიტუაციიდან გამომდინარე, კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სამმართველოს მფლობელებმა თავის თავზე აიღეს საჭირო სახსრების მოგროვება. აქ გასათვალისწინებელი იყო მთავრობის თავმჯდომარის 1905 წლის ბრძანება № 40, რომელიც ამტკიცებდა კერძო მესაკუთრის უფლებებს მიწის ნაკვეთზე.

სენატორმა ვ. ვატაციმ მიწის მფლობელებზე ფულადი სახსრების გაცემის დასაჩქარებლად თბილისის გუბერნატორს წინადადება მისცა, რათა სოფლების მამასახლისებმა ყველანაირი დახმარება აღმოუჩინონ ქონების გამოყოფის აგენტს. ეს დახმარება იმაში გამოიხატებოდა, რომ გამოყოფილი მიწების პატრონები დაუყოვნებლივ უნდა მიეყვანათ მოსალაპარაკებლად“.¹⁰⁴

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

1913 წლის 11 მაისს სიღნაღის ნოტარიუსთან კონსტანტინე ივანეს ძე ჯაფარიძესთან გამოცხადდნენ სიღნაღში მოქმედი რწმუნებული კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისა კაზიმირ რომანის ძე

¹⁰³ გაზეთი "Кавказ", 1913, № 103.

¹⁰⁴ გაზეთი "Кавказ", 1913, № 108.

სტრუქტურული და გლეხ გორა სოლომონის ძე ჩაყალაშვილის მოწმე ისევე გლეხი ნიკოლოზ ივანეს ძე რამაზაშვილი. ჩაყალაშვილს ეძღვნებოდა აგრეთვე შემდეგი პირები: თავადი ილია პეტრეს ძე სარაჯიევი (სარაჯიშვილი), სიღნაღის მოქალაქე დავით ნიკოლოზის ძე მირიანაშვილი და მღვდელი გიორგი მიხეილის ძე ხატისკაცი. გლეხი ჩაყალაშვილი თანახმაა გაყიდოს თავისი კუთვნილი მიწა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებაზე 149 კვადრატული საჟენის საზღვრებში: სამხრეთ-აღმოსავლეთით არის ივანე ჩაყალაშვილის და გიორგი არდაზიშვილის მიწები, ხოლო ჩრდილო-აღმოსავლეთით და სამხრეთ-დასავლეთით მიწა გამყიდველისა. ამ ადგილს ჰქვია „შარის პირი“, რომელიც დამტკიცებული აქვს გამყიდველს ნოტარიუს სიდოროვისაგან¹⁰⁵ და აღნიშნულია თბილისის სანოტარო არქივის საგლეხო რეესტრში 1900 წლის 8 მაისს. ეს მიწა შეტანილია რკინიგზის ხაზის მონაკვეთში და დამტკიცებულია მთავრობის ინსპექტორის მიერ კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის. შესყიდვა ხორციელდება უშუალოდ ორგანოებში. დამტკიცებული 1910 წლის 21 ივნისის წესდებით. ამ მიწისათვის გამყიდველმა მყიდველისაგან აიღო 124 მანეთი და 17 კაპიკი.¹⁰⁶

1913 წლის 5 ივნისს სიღნაღის მაზრის სოფელ კარდანახში მცხოვრებმა ილია ბასილაშვილმა კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას მიჰყიდა 170 კვადრატული საჟენი კუთვნილი მიწა მონაკვეთში, რომელიც ცნობილია „ჩურყმაულის“ სახელწოდებით და აღწერილია თბილისის ნოტარიუსის რეესტრში 1898 წლის 5 დეკემბრიდან. გამყიდველმა მყიდველისაგან აიღო 159 მანეთი და 17 კაპიკი.¹⁰⁷

1913 წლის 23 ოქტომბერს სიღნაღის მაზრის სოფელ კარდანახში მცხოვრებმა გლეხებმა: ივანე და ივორ გიორგის ძე გველუკაშვილებმა, გიო და ილია ვაჟბედაშვილებმა კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას მიჰყიდეს 281 კვადრატული საჟენი მიწის ნაკვეთი „დიდი შარაგზის“ მონაკვეთში და მიყიდული საკუთრებისათვის აიღეს 234 მანეთი და 17 კაპიკი.

იმავე წელს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას მიწები მიჰყიდეს თავადებმა ირაკლი ივანეს ძე ანდრონიკოვმა (ანდრონიკაშვილმა) და დარია რამაზის ასულმა ჭავჭავაძემ. მათი საგვარეულო მამული მღებარეობდა სოფელ გურჯაანში. მათ გაყიდეს 1500 კვადრატული საჟენი მიწა.¹⁰⁸

¹⁰⁵ სცსსა, ფ. 305, ანაწ. 1, საქ. 39, ფურც. 167-170.

¹⁰⁶ სცსსა, ფ. 305, საქ. 94, ფურც. 405-408.

¹⁰⁷ იქვე, საქ. 34, ფურც. 147-150.

¹⁰⁸ სცსსა, ფ. 305, საქ. 31, ფურც. 135-138.

1913 წელს მიწები გაყიდეს აგრეთვე: კარდანახელმა გლეხებმა ივანე სტეფანეს ძე გულიაშვილმა, სვიმონ პაულეს ძე მჭედლიშვილმა, ილია გიორგის ძე მარტაშვილმა.¹⁰⁹ თავადმა ევსტაფია გიორგის ასულმა ჩერქექიშვილმა (ჩერქეზიშვილმა) გაყიდა კუთვნილი მიწები სოფელ თოხლიაურში.¹¹⁰

თავადებმა მარტა ზაქარიას ასულმა ჭავჭავაძემ, თამარ არჩილის ასულმა ანდრონიკოვმა (ანდრონიკაშვილმა), რუსუდან არჩილის ასულმა ჭავჭავაძემ და ზაქარია არჩილის ძე ჭავჭავაძემ, რომლებიც ცხოვრობდნენ თბილისში, კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებას კუთვნილი გურჯაანის მამულებიდან აჩუქეს 700 კვადრატული საჟენი მიწის ნაკვეთი.

თავადებმა ალექსანდრე გიორგის ძე ვანნაძემ, გიორგი ნიკოლოზის ძე ვანნაძემ, გრიგოლ ალექსანდრეს ძე ჭავჭავაძემ კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას მიჰყიდეს 1600 კვ. საჟენი მიწის ნაკვეთი, რომელიც მდებარეობდა სოფელ ვანნაძიანსა და წინანდალში.¹¹¹

მიწების შესყიდვის პრობლემის მოგვარების შემდეგ კახეთის რკინიგზის მშენებლობამ სწრაფი ტემპი აიღო. მაგრამ კვლავ რჩებოდა სადავო საკითხები, რომლებსაც წყვეტდა სასამართლო. კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გამგეობამ განიხილა სადავო საქმე, რომელიც ეხებოდა რკინიგზისათვის გურჯაანის მიწების გადაცემას. აღნიშნული საქმე გადაეცა თბილისის სასამართლო პალატას და სამთავრობო სენატის სამოქალაქო საკასაციო დეპარტამენტს 1913 წლის 11 ნოემბერს № 28367. აღნიშნულ საქმეში არის მიწათმომწყობ ი. თეიმურაზოვის ჟურნალი, სადაც მონაკვეთები № 2714, 2715, 2716, ავტორმატურად გადადიან კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ხელში, რომლის საფუძველია ფინანსთა მინისტრის 1902 წლის 3 ივლისის ბრძანება № 73.¹¹²

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

¹⁰⁹ სცსსა, ფ. 305, საქ. 31, ფურც. 139-142.

¹¹⁰ სცსსა, საქ. 13, გვ. 57-60.

¹¹¹ სცსსა, ფ. 305, საქ. 400, გვ. 160-161.

¹¹² სცსსა, ფ. 305, ანაწ. 1, საქ. 320, ფურც. 170-171;

დაწყებულიყო 1911 წლის 15 ივნისიდან და შესრულებულიყო თანმიმდევრულად 15 თვის განმავლობაში. მაგრამ თუ გავითვალისწინებთ, რომ დეკემბერში და იანვარში ბუნებრივი პირობების გამო სამუშაოები ვერ ჩატარდებოდა, რჩებოდა მხოლოდ 13 თვე.¹¹³

1913 წლის 1 სექტემბრამდე, ე.ი. ორი თვის განმავლობაში სამუშაოები მთელი სისწრაფით წარიმართა იელისიდან, შესრულებული იყო 55.000 კუბური საყენი. თუ კუბის საერთო რაოდენობა განაწილდება თვეების მიხედვით, მაშინ ორ თვეში აუცილებლად უნდა შესრულებულიყო 50.250 კუბ. საყენი. მიწის სამუშაოების მიმდინარეობა პირველ ორ მონაკვეთზე დამაკმაყოფილებელი იყო.

მესამე მონაკვეთზე საერთო სიგრძის 217.387 კუბ. საყენზე შესრულებული იყო მხოლოდ 3000 კუბ. საყენი, რაც არადაამკმაყოფილებელი იყო.

ხელოვნურსაფარიანი სამუშაოები დაბალი ტემპით მიმდინარეობდა დასაგები 11.000 კუბ. საყენიდან გამზადებული იყო 315000 კუბ. საყენი ქვა, ღორღი, ხრეში. დაწყებული საძირკვლის ამოთხრა და მისი გამაგრება მდინარე ლოჭინის გადასასვლელ ხიდზე, ამოთხრილი იყო და საძირკველი გამაგრებული ჰქონდა 3 ქვისაგან გაკეთებულ გადასასვლელს თავდაღმართზე ჩალაუბნის გადასასვლელიდან ალაზნის დაბლობისაკენ.¹¹⁴

საკმაოდ დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა აგრეთვე სამოქალაქო მშენებლობის საკითხს.

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

დასამთავრებელი იყო წყლით მომარაგების პროექტის შედგენა, რის შესახებ 1911 წლის აპრილში ტექნიკურმა განყოფილებამ გამოთქვა თავისი შენიშვნები, რადგან სადგურების წყლით მომარაგებისათვის საჭირო მოწყობილობა ვერ შემოტანილი არ იყო.¹¹⁵

1911 წლიდან დაიწყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სამსახურების დაკომპლექტება. ტექნიკურ განყოფილებაში უფროს ინჟინრად დაინიშნა ა.ა. ბუშმანი. ხელფასი 400 მან., ინჟინერ ტექნოლოგად გრ. ი. გვერდწითელი – ხელფასი 125 მან., მზახველად ალ.

¹¹³ სტსსა, ფ. 305, საქ. 134, ფურც. 155.

¹¹⁴ სტსსა, ფ. 305, ანაწ. 2, საქ. 134, ფურც. 156.

¹¹⁵ იქვე, ფურც. 157.

ივ. ოქსმანი — ხელფასი 75 მან., ყარაულად ის. სტ. ვისოჩინსკი — ხელფასი 25 მან.

კანცელარიაში გადამწერად დაინიშნა იად. ივ. ნიკოლაევა — თვიური ხელფასი 40 მან., დარაჯად ან. კირ. ლუკოვენკო — თვიური ხელფასი 25 მან.¹¹⁶

მთავარ ბუღალტრად დაინიშნა ლეონიდ ალექსანდრეს ძე იაკობსონი — თვიური ხელფასი 400 მან., ბუღალტრის დამხმარედ და მოადგილედ ანასი მიხეილის ძე მიხაილოვი — ხელფასი 300 მან. მოანგარიშედ მამიკონ ტერ-დანიელიანცი — ხელფასი 70 მანეთი.

1911 წლის 15 სექტემბერს პირველ მონაკვეთზე მონაკვეთის უფროსად დაინიშნა გზების ინჟინერი ელმუნდ იოსების ძე მუკოვეცი — თვიური ხელფასი 583 მან. და 33 კაპიკი. 1912 წლის 1 თებერვალს დისტანციის უფროსად დაინიშნა ალექსი ალექსის ძე მატვევი — ხელფასი 300 მან.

1911 წლის 15 სექტემბერს ამავე მონაკვეთზე დისტანციის უფროსის დამხმარედ დაინიშნა ვალენტინ იოსების ძე კრჟივეცი — ხელფასი 200 მანეთი. 1911 წლის 1 ოქტომბრიდან ასევე დისტანციის უფროსის დამხმარედ დაინიშნა იოსებ ივანეს ძე რაზვადოვსკი — ხელფასი 175 მანეთი.

1911 წლის 1 ივლისს მშენებლობის მეორე მონაკვეთზე მონაკვეთის უფროსად დაინიშნა რუდოლფ ფეოდორის ძე ლორენცი — ხელფასი 583 მან. და 33 კაპიკი. დისტანციის უფროსად დაინიშნა რობერტ რობერტის ძე სალომე, ხელფასი 300 მან., 1911 წლის 1 იანვარს ამავე მონაკვეთზე დისტანციის უფროსად დაინიშნა კავშირგაბმულობის ინჟინერი ვეგენი ლევის ძე შტამინი — ხელფასი 300 მან. 1912 წლის 1 თებერვალს დისტანციის უფროსად დაინიშნა მშენებელი ინჟინერი ნიკოლოზ ნიკოლოზის ძე სპასკი — ხელფასი 300 მან. 1912 წლის სექტემბერს დისტანციის უფროსის თანამშემწედ 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.

¹¹⁶ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 15 февраля 1912 года, № 39.

4) ტექნიკოსად – დიმიტრი პროკლეს ძე ანდრეევი – 60 მან.¹¹⁷

5) 1911 წლის 8 ნოემბერს ტექნიკოსად დაინიშნა ვასილი მარკოზის ძე კველიშვილი – ხელფასი 50 მან.

კავშირგაბმულობის სამინისტროს 1912 წლის 21 იანვრის ბრძანებით (№ 10) კავშირგაბმულობის ინჟინერი ვ. ი. კრეივეცი, რომელიც მუშაობდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის პირველ მონაკვეთზე დისტანციის უფროსის თანამშემწედ, დაინიშნა კავკასიის ოლქის რკინიგზების ტექნიკური განყოფილების კონტროლიორად.

სამუშაოზე დაინიშნენ აგრეთვე კახეთის რკინიგზისათვის მიწების გამოყოფის სამსახურის თანამშრომლები:

1) 1912 წლის 15 თებერვალს მიწების გამოყოფის აგენტად – კაზიმირ რომანის ძე სტრუჰევსკი – თვიური ხელფასი 416 მან. და 66 კაპიკი;

2) 1912 წლის 15 თებერვალს მიწის მზომავად – ალექსანდრე რაიმონდის ძე სნიგოცკი – ხელფასი 200 მან.

3) მიწის მზომავად თავადი იოსებ დიმიტრის ძე ავალოვი – ხელფასი 200 მან.; კანცელარიაში:

1) 1912 წლის 1 აპრილიდან კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საქმეთა მწარმოებლად დაინიშნა თავადი ალექსანდრე ლევანის ძე ჯორჯაძე – ხელფასი 200 მან.¹¹⁸

2) 1912 წლის 1 ივლისიდან მთარგმნელად გრიგორი ადამის ძე კარანგოზოვი – ხელფასი 150 მან.

ტექნიკურ განყოფილებაში დაინიშნენ:

1) 1912 წლის 1 მარტს გზების ინჟინერი იოსებ ქრისტეფორეს ძე მამაცევი (მამაცაშვილი) დაინიშნა უმცროს ინჟინრად – ხელფასი 300 მან.

2) 1912 წლის 10 მარტს მშენებელი ინჟინერი არამ არტემის ძე ლარიბოვი დაინიშნა განყოფილების კონტროლიორად – ხელფასი 130 მან.

1912 წლის 12 ივნისის № 11 ბრძანებით დაინიშნენ:

ა) სანიტარულ ნაწილში:

1) 1911 წლის 1 მაისიდან უბნის ექიმად – ალექსანდრე მიხეილის ძე პაატოვი (პაატაშვილი) – ხელფასი 200 მან.

¹¹⁷ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 15 февраля 1912 года, № 39.

¹¹⁸ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 15 февраля 1912 года, № 39.

2) 1912 წლის 1 ივნისიდან ფერშლად — ისილორე ფირანის ძე მგერელიშვილი — ხელფასი 60 მან.

3) ფერშლად — სერგო ბესარიონის 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 ალბერტის ძე სიმიანი, სტუდენტი — 75 მან.

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

4) ალექსანდრე გოგაის ძე ყანდაშვილი, ფოსტალიონად, 50 მან.

გ) მეორე უბანზე:

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

2) ათისთავად — ეკატერინა ალექსის ასული კარდო-სისოვეა, პეტერბურგის ქალთა პოლიტექნიკური კურსების მსმენელი — 50 მან.¹¹⁹

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

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

5) დარაჯად რაჟდენ ქაიხოსროს ძე იაშვილი — 26 მან.¹²⁰

1912 წლის 9 ივლისს გამოქვეყნდა მთავარი ინჟინრის ა. რაციბოისკის ბრძანება, სადაც აღნიშნულია, რომ მისდამი დაქვემდებარებულ მშენებლობაზე 10 ივლისიდან მუშაობა დაიწყება დღის 8 საათზე და დამთავრდება დღის 2 საათზე.¹²¹

1912 წლის 11 აგვისტოს გამოქვეყნდა ამიერკავკასიის რკინიგზების ჟანდარმერიის უფროსის თავად ნ. შეტინინის ბრძანება № 189; ა/წ 18 ივლისს კახეთის რკინიგზაზე 164 1/2 კილომეტრის მანძილზე დაიწყო ლიანდაგების სამუშაოები, ამიტომ საჭიროა თბილისის მიმდებარე რაიონებიდან დაწესდეს ჟანდარმერიის მეთვალყურეობა.¹²²

1912 წლის 21 აგვისტოს ბრძანებით სამუშაოდან განთავისუფლდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ინსპექტორი ინჟინერი მ.ს. რახმანინი და მის ადგილზე დაინიშნა ინჟინერი პ. ს. ქიქოძე.¹²³

¹¹⁹ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 12 июня 1912 года.

¹²⁰ იგივე.

¹²¹ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 12 июня 1912 года, № 13.

¹²² იგივე, № 189.

¹²³ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 9 ноября 1912 года.

1912 წლის 31 აგვისტოს მშენებლობის მთავარმა ინჟინერმა ა. რაცობორსკიმ შებოდაგომის დადგომასთან დაკავშირებით შეცვალა მუშაობის გრაფიკი. 1 სექტემბრიდან სამუშაოები უნდა დაწყებულიყო დილის 9 საათიდან და დამთავრებულიყო 3 საათზე.¹²⁴

1912 წლის 9 ნოემბრის ბრძანებით პირველ უბანზე უფროს მუშებად დაინიშნენ:¹²⁵

1. გიორგი მიქაბერიძე, თეიური ხელფასი 25 მანეთი;
2. ნიკოლოზ კალატოზიშვილი – 25 მანეთი;
3. რევაზ დულაშვილი – 25 მანეთი;
4. ნიკოლოზ ქაიხოსროშვილი – 25 მანეთი;
5. ილია ბორჯაძე – 25 მანეთი;
6. ილია ჯაფარიძე – 25 მანეთი.

მეორე უბანზე დაინიშნენ:

1. 1912 წლის 9 ნოემბრიდან მე-2 დისტანციის უფროსად ნიკოლოზ ნიკოლოზის ძე სპასკი, ხელფასი 325 მანეთი;
2. უფროს მუშად გიორგი გულხადარაშვილი – 25 მანეთი;
3. ილია ნიბლაძე – 25 მანეთი;
4. გარუნ აკოფოვი – 25 მანეთი;
5. სერგო ბოჭორიძე – 25 მანეთი;
6. თამაზ შაიშველაშვილი – 25 მანეთი;
7. გიორგი ხომსაურიძე – 25 მანეთი;
8. სერგო ხაზიური – 25 მანეთი;
9. გენადი კოჭლამაზაშვილი – 25 მანეთი.¹²⁶

1912 წლის 19 დეკემბერს პირველ უბანზე დაინიშნენ:

1. უმცროს ინჟინრად ანუაშვილი იასონ სილომონის ძე – 250 მანეთი;
2. ხიდების მშენებელ ინჟინრად კორნაუხე ილია დიმიტრის ძე – 450 მანეთი.

მეორე უბანზე:

1. ხიდების მშენებელ ინჟინრად გოცმანოვი სერგი ალექსის ძე – 450 მანეთი;
2. უმცროს ინჟინრად ალექსიშვილი გიორგი ზაქარიას ძე – 250 მანეთი;
3. ინჟინრად კუჭუხიძე იაკინთეს ძე – 125 მანეთი;

¹²⁴ იგივე, № 29

¹²⁵ იგივე, № 18.

¹²⁶ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 9 ноября 1912 года.

4. ათისტავად ოვსეპიანი იგორ მელიქას ძე — 75 მანეთი.

1913 წლის 3 იანვარს გამოქვეყნდა იმპერიის კავშირგაბმულობის მინისტრის ვ. რიახლოვისა და კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების გამგეობის ერთობლივი ბრძანება მშენებლობის უბნების სანარლო წესით გაცემის შესახებ.¹²⁷

1913 წლის 14 იანვარს დანიშნეს:

პირველ უბანზე:

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

2. ათისტავად პეტრე ზინოვის ძე გლაზუნოვი — 75 მანეთი;

3. ათისტავად სერგი გიორგის ძე მარიკოვი — 75 მანეთი;

4. ათისტავად მიხეილ ილიას ძე აუგუსტი — 75 მანეთი;

5. ათისტავად ილია რომანის ძე ვორობიოვი — 75 მანეთი.

მეორე უბანზე:

1. ინჟინრად აკაკი მარტინის ძე პოგოსიანცი — 125 მანეთი;

2. ექიმად მიხეილ სიმოფორის ძე რაჩენსკი — 200 მანეთი;

3. ფელშერად იაკობ ივანეს ძე ტაბაკარევი — 60 მანეთი;

4. ფელშერად გიორგი ილიას ძე ნაცვლიშვილი — 60 მანეთი;

1913 წლის 16 იანვრის ბრძანებით უფროს მუშებად დანიშნეს:

1. დავით ალექსანდრეს ძე ჯორჯაძე — 25 მანეთი;

2. სტანისლავ მალაქიას ძე პუნაშვილი — 25 მანეთი;

3. ლევან მალაქიას ძე პუნაშვილი — 25 მანეთი;

4. ვლადიმერ ისიდორეს ძე ყორდანია — 25 მანეთი;

5. გიორგი მალაქიას ძე პუნაშვილი — 25 მანეთი;

6. მიხეილ ბიძინას ძე დათუკაშვილი — 25 მანეთი;¹²⁸

7. მირონ ივანეს ძე სოლომნიშვილი — 25 მანეთი;

8. მიხეილ დიმიტრის ძე კალატოზოვი — 25 მანეთი;

9. ირაკლი სარდიონის ძე მაჭარაშვილი — 25 მანეთი;

10. გიორგი ილიას ძე კვაჭანტირაძე — 25 მანეთი.¹²⁹

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, შეიქმნა ორი სანარლო მუშათა ბრიგადა. მათ სათავეში უდგნენ ოგანეზოვი და გრინბერგი. თითოეული ბრიგადა 700-ზე მეტ კაცს ითვლიდა და ასრულებდა ძირითადად მიწისა და ხელოვნურსაფარიან სამუშაოებს. ამ ბრიგადებში ქართველ მუშებთან ერთად ძირითადად მუშაობდნენ რუსეთის შიდა გუბერნიებიდან გადმოსახლებული კოლონისტები გლეხები.

¹²⁷ იგივე. № 37.

¹²⁸ Указатель правительственных распоряжений по МПС от 9 ноября 1912 г. о.ა.

¹²⁹ იგივე. № 39.

ამიერკავკასიის რუსიფიკაციის მიზნით მთავრობა განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევდა რუსეთის შიდა გუბერნიებიდან გლეხების გადმოსახლებას.

მეფინანსცვალმა ვორონცოვ-დაშკოვმა 1905 წელს თითქოს „გა-აუქმა“ რუსეთის შიდა გუბერნიებიდან ამიერკავკასიაში გადმოსახლება. მან მხოლოდ კავკასიის შიგნით გადასახლების ნება დართო. ამით სანქცია მისცა ჩრდილო კავკასიიდან ამიერკავკასიის გუბერნიებში გადასახლებას, ხოლო ფაქტიურად რუსეთის შიდა გუბერნიებიდანაც, მაგრამ ჩრდილო კავკასიის საშუალებით.

გადასახლების პოლიტიკის შედეგად ადგილობრივი გლეხები ჩანადებოდნენ. მათ საუკეთესო მიწებიდან ასახლებდნენ და ამ მიწებს გადმოსახლებულებს აძლევდნენ. მესამე სახელმწიფო სათათბიროში სოციალ-დემოკრატი დეპუტატი ჩხეიძე ოფიციალური წაყრობიდან ამოწერილი მასალებით ცხადყოფდა, თუ როგორ ერეკებოდნენ ადგილობრივ მკვიდრთა მთელ სოფლებს თავიანთი მამაკაუელი ადგილებიდან მიწის საკოლონიზაციო ფონდის შექმნის ინტერესებისათვის, როგორ აჭახრაკებდნენ მთელ რიგ სასამართლო პროცესებს, რათა გაემართლებინათ მთიელების მიწის ექსპროპრიაცია“.¹³⁰

1906 წლის დასაწყისში სპეციალური რაზმების მიერ შემოწმდა 1.700.000 დესეტინა მიწა. ცენტრალური რუსეთიდან გადმოსახლებულთათვის ვარგისად 835 000 დესეტინა მიწა იქნა მიჩნეული. 1906-1908 წლებში ამიერკავკასიაში რუსეთიდან გადმოსახლდა რუსული წარმოშობის 10.000 გლეხი კოლონისტი.¹³¹

1908 წლამდე, ვიდრე 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 გამოყოფილი იყო 543.867 დესეტინა მიწა.

ვორონცოვ-დაშკოვი სახსრებს არ ზოგავდა კოლონისტთა მოსაწყობად. მართო მათი სახლების ასაგებად 1908-1915 წლებში გაიცა 985.570 ათასი მანეთი. კოლონისტებით დასახლებული შავი ზღვის სანაპიროზე გზების გასაკეთებლად 1.126.142 მანეთი დაიხარჯა. 1906-1912 წლებში კავკასიაში კოლონიზაციის ადგილებში გაყვანილ იქნა 315 ვერსი გზა. 1913-1914 წლებში შენდებოდა 189 ვერსი გზა.

¹³⁰ სცსსა, ფ. 13, ანაწ. 7, საქ. 361, ფურც. 4.

¹³¹ გაზ. „დროება“, 1908, № 19.

საგადასახადო სამმართველოს უფროსის მოადგილე ი. ტორჟევსკი 1909 წელს კავკასიაში სამსახურებრივი მივლინების ანგარიშში აღნიშნავდა: „სავსებით შესაძლებელია შესრულდეს გენერალ-ადიუტანტ გრაფ ი. ი. ვორონცოვ-დაშკოვის მიერ წამოყენებული ამოცანა, ამიერკავკასიაში დასახლდეს ნახევარი მილიონი რუსი“.¹³²

ფართო კოლონიზაციის დაწყებიდან, 1908-1915 წლებში, საქართველოში გადმოუსახლებიათ 33.412 რუსი მამაკაცი, ხოლო ორივე სქესისა – 66 ათასი სული.¹³³

ქართველი მუშების სამუშაო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის დროს სეზონური იყო. მათი თვიური ხელფასი შეადგენდა 18-20 მანეთს, ხოლო უფროსი მუშებისა – 25 მანეთს. ასეთივე ხელფასები კქონდათ რუსეთიდან გადმოსახლებულ მუშებსაც.¹³⁴

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 მიწისა და ხელოვნურსაფარიანი სამუშაოების კონკურენციული წესით ჩაბარება. ჩაბარებაში მონაწილეობა უნდა მიეღო 21 სამუშაოთა მწარმოებელს. რომელმაც ადგილზე შეისწავლეს სამუშაოთა მიმდინარეობა, მაგრამ კონკურენციაში მონაწილეობა მიიღო მხოლოდ ხუთმა.

ხანგრძლივი მოლაპარაკების შემდეგ, რომელიც გრძელდებოდა 21 თებერვლიდან 5 მარტამდე, მოხერხდა სამუშაოთა მწარმოებლების მიერ შემოთავაზებული ფასების მნიშვნელოვნად შემცირება. სამუშაოების 5%-ის შემცირებით ჩააბარეს: I და II მონაკვეთზე ნ. ნ. პერცოვმა და ი. ხ. გრინბერგმა, III მონაკვეთზე – ინჟინერმა მ. ი. ოგანეზოვმა. IV მონაკვეთზე სამუშაოების ჩაბარება კონკურენციული წესით ვერ მოხერხდა. 1912 წლის 4 აპრილს მთავარმა ინჟინერმა ა. რაცობორსკიმ ეს უბანი ჩააბარა სამუშაოთა მწარმოებლებს ფონტანსა და შარიფოვს, რომლებსაც დაევალოთ დროის მცირე მონაკვეთში მოეგვარებინათ როგორც ღირებულების, ასევე სამუშაოების დროულად წარმართვის საკითხები. რაც შეეხება სამშენებლო შტატებს,

¹³² საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, ტომი VI, თბილისი, 1972, გვ. 320.

¹³³ გაზეთი „სამშობლო“, 1916, №458.

¹³⁴ Указатель правительственных распоряжений от МПС от 9 ноября 1912 года, № 29.

ისინი მთლიანად ჩამოყალიბებულია და დარჩენილი სამუშაოები უმოკლეს ხანში დამთავრდება.¹³⁵

1912 წლის 31 იანვარს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებამ ხელშეკრულება დადო ინგლისის ბანკებთან, რომელიც ითვალისწინებდა ინგლისში საზოგადოების ობლიგაციების რეალიზაციას იმ პირობებით, რომელიც დამატკიცა იმპერიის ფინანსთა სამინისტრომ. სულ რეალიზებული იყო 1.400.000 ფუნტი სტერლინგი, რაც უდრიდა 13.230.000 მანეთს.¹³⁶

ალიშნული თანხა განსაზღვრული იყო რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტის მიერ და დაშვებული რკინიგზის საზოგადოების წესდებით.

ხელშეკრულებით, ვალუტა (ფუნტი სტერლინგები) ლონდონის ბანკებში რეალიზებული უნდა ყოფილიყო 1912 წლის 2 სექტემბრამდე. სექტემბრის თვეში სამუშაოების ნორმალურად წარმართვის მიზნით, საზოგადოებამ შუამდგომლობა აღძრა საზღვარგარეთთან ურთიერთობის საკრედიტო კანცელარიაში, რათა ზემოაღნიშნული ვალუტა შესყიდული ყოფილიყო. (10 ფუნტი სტერლინგი უდრიდა 94 მან. და 40 კაპიკს). ვალუტა სწრაფად შეიტანეს რუსეთის დიდ ბანკებში.¹³⁷

1912 წლის 14 მარტს დაისვა საკითხი კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საწარმოს გაფართოების შესახებ. საზოგადოების გარკვეულმა ნაწილმა წინადადება შემოიტანა გზა გაგრძელებულიყო წნორის წყლიდან ნუხამდე და შემდეგ ბაქომდე. საზოგადოების გამგეობამ თხოვნით მიმართა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წარმომადგენლებს, რათა შეექმნათ კომპეტენტური კომისია, რომელიც ეკონომიკურად და ტექნიკურად შეისწავლიდა აღნიშნულ რაიონს. საკითხის დადებითად გადაწყვეტის შემთხვევაში საჭირო გახდებოდა შუამდგომლობით შესვლა მთავრობის წინაშე.

1912 წლის 17 აპრილს ასალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიამ განიხილა პ. ი. თუმანოვის, მ. მ. ფედოროვის, ს. ს. ტაგინოსოვის მოთხოვნა, რათა მათთვის უფლება მიეცათ ჩამოეყალიბებინათ სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის ხაზის სამშენებლო და საექსპლოატაციო საზოგადოება. აღსანიშნავია, რომ ზემოაღნიშნულმა პირებმა ასეთი მოთხოვნა წამოაყენეს ჯერ კიდევ 1910 წლის ივნისში, როდესაც დამტკიცდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების წესდება.¹³⁸

¹³⁵ სცსსა, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 41.

¹³⁶ სცსსა, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 42.

¹³⁷ სსცია, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 42.

¹³⁸ Журнал Комиссии о новых ж.д. по вопросу сооружения Кахетинской ж. д. от 17 апреля 1912 года.

მიუხედავად იმისა, რომ კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გამგეობის თავმჯდომარემ ფ.ა. ლიპსკიმ და ღირეექტორმა თავადმა მ. დ. ავალოვმა განცხადებით არაერთხელ მიმართეს ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიას, რომ აღნიშნულ ხაზზე პრეტენზიას აცხადებდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოება, კომისიამ მაინც შესაძლებლად მიიჩნია ზემოაღნიშნული პირობების მიერ სიღნაღი-ბაქოს მაგისტრალის ათვისება.

აღნიშნული მდგომარეობიდან გამომდინარე, საზოგადოებამ გაითვალისწინა, რომ უახლოეს მომავალში შეიძლებოდა ათვისებული ყოფილიყო რკინიგზის მაგისტრალი სიღნაღიდან (წნორის წყალიდან) ნუხისა და შენახის გავლით ბაქომდე. ხაზის სიგრძე იყო 400 კილომეტრი, სამშენებლო ღირებულება 36 მილიონი მანეთი, რაც ერთ კილომეტრზე შეადგენდა 74.000 მანეთს.¹³⁹

სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის ხაზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის სხვა საზოგადოების ხელში გადასვლის შემთხვევაში, კახეთის რკინიგზა აუცილებლად დაკარგავდა მნიშვნელოვან ტვირთს სიღნაღისა და ნუხის რაიონებიდან. კახეთის რკინიგზაზე შემცირდებოდა ტვირთბრუნვა, რადგან კახეთის მაზრების სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტები თბილისის ნაცვლად წავიდოდა აღმოსავლეთისაკენ და კახეთის რკინიგზას ექნებოდა მხოლოდ გადამცემი ქსელის სტატუსი ამიერკავკასიის რკინიგზებსა და სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზას შორის. ამიტომ გამგეობა მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ საზოგადოების უცილობელი ინტერესებიდან გამომდინარე და უკვე არსებული რკინიგზების რაციონალურად მოხმარებისათვის საჭირო იყო დაპროექტებული ხაზის ნავთლული-სიღნაღი-ბაქოს მშენებლობა და ექსპლუატაცია გადავიდოდა ერთი საზოგადოების ხელში.¹⁴⁰

პ. ი. თუმანოვს (თუმანიშვილს), მ. მ. ფედოროვს, ს. ს. ტაგინოსოვს გამგეობა შეუთანხმდა, რათა მათ მიერ შედგენილი პროექტი, ტექნიკური ძიებანი, ეკონომიკური გამოკვლევები და მათზე დახარჯული თანხები გზის ღირებულების დამტკიცების შემდეგ გადაეცათ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებისათვის.

1912 წლის 1 მაისის სხდომაზე, როდესაც იხილებოდა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საწარმოს გაფართოების საკითხი, თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა რწმუნებულმა დ. ე. ჩოლოკაევმა გამოთქვა სურვილი, გამგეობისთვის მოეხსენებინა თბილისის და თავადაზნა-

¹³⁹ სცსსა. ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 44.

¹⁴⁰ Журнал Комиссии о новых ж.д. по вопросу сооружения Кахетинской ж.д. от 27 апреля 1912 года.

ურობის აზრი ზემოაღნიშნული საწარმოს გაფართოების შესახებ, რაზეც უარი ეთქვა.¹⁴¹

გამგეობის დირექტორმა ზ. დ. ავალოვმა არასწორად მიიჩნია საზოგადოების ასეთი მოქმედება, რადგან კახეთის რკინიგზის აქციების უმრავლესობა ეკუთვნოდა თბილისელ თავადაზნაურობას და მათი აზრი საწარმოს შემდგომი გაზრდის შესახებ გასათვალისწინებელი იყო.¹⁴²

1912 წლის 29 ნოემბერს გაიმართა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მორიგი სხდომა, რომელზეც აღინიშნა, რომ საზოგადოების წესდების 39-ე პარაგრაფის თანახმად რკინიგზების მშენებლობის სამმართველომ 1912 წლის 16 მაისს მიიღო გადაწყვეტილება № 7841/1451 წნორის-წყალი-ბაქოს გზის შესახებ, იმის მინიშნებით, რომ საზოგადოების წესდებაში, რომელიც ეხება აღნიშნულ რკინიგზას, შეტანილი უნდა იქნას საჭირო ცვლილებები.

1) საზოგადოების გამგეობასა და კერძო მეწარმეებს ფედოროვს, ტაგინოსოვს და თავად თუმანოვს შორის მიღწეულ იქნა გარიგება, რათა მათ კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისთვის გადაეკათ წნორის-წყალი-ბაქოს გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტები. ეს გარიგება შედგა 1912 წლის 19 მაისს შედგევი პირობების გათვალისწინებით: სამი დღის შემდეგ, როდესაც გამგეობა შუამდგომლობით შევიდოდა მთავრობის წინაშე, რათა ნება დაერთოთ წნორი-ბაქოს გზის მშენებლობისა, მეწარმეებმა რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტსა და ფინანსთა სამინისტროში უარი უნდა ეთქვან კონცესიების მიღებაზე. მთავრობის მხრიდან საზოგადოების შუამდგომლობის მიღების შემთხვევაში, გამგეობა ვალდებული იქნება გზის ღირებულების უწყისში შეიტანოს მეწარმეების დასაჯილდოებელი თანხა 300.000 მანეთის ოდენობით.¹⁴³

მომხდარი შეთანხმების შემდეგ, კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გამგეობამ 23 მაისს, 1912 წლის 1 მაისის საზოგადოების აქციონერთა დადგენილების საფუძველზე თხოვნით მიმართა ფინანსთა და კავშირგაბმულობის მინისტრებსა და სახელმწიფო კონტროლს, რათა კახეთის რკინიგზის საზოგადოებას ნება დართოდა წნორი-ბაქოს გზის მშენებლობისა, რომელიც კახეთის რკინიგზის გაგრძელება იქნებოდა. იმავდროულად, ზემოთ მოხსენიებულმა მეწარმეებმა განცხადება მისცეს აღნიშნულ სამინისტროებს ამ გზის კონცესიებზე უარის თქმის შესახებ.

¹⁴¹ სცსსა, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 49.

¹⁴² იგივე, ფურც. 50.

¹⁴³ სცსსა, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 60.

ეს საკითხი განხილულია და დამტკიცებული იყო ახალი გზების მშენებლობის კომისიის მიერ და საზოგადოებას ჰქონდა ცნობები, რომ გადაცემულია რკინიგზების საქმეთა დეპარტამენტში, აგრეთვე მინისტრთა საბჭოში. თავის მხრივ საზოგადოება თვლიდა, რომ წესდებაში შეტანილი ცვლილებები მისთვის მისაღები იყო.¹⁴⁴

1912 წლის 29 ნოემბრის სხდომაზე თავდაზნაურთა საკრებულოს სახელით გამოვიდა დ. ე. ჩელოკაევი. მან აღნიშნა, რომ პოზიცია თბილისის გუბერნიის თავდაზნაურებისა, რომლებსაც ეკუთვნით კახეთის რკინიგზის საზოგადოების აქციების უმრავლესობა, ერთი შეხედვით უარყოფითად შეიძლება მოგეჩვენოთ, თითქოს თავდაზნაურობა წინააღმდეგია იმპერიის ამ მხარეში რკინიგზების ქსელის გაფართოებისა. მოცემულ შემთხვევაში ეს ეხება სიღნაღი-ბაქოს გზის მშენებლობას. თავდაზნაურობის პოზიციის ასეთი შეფასება მცდარია; თბილისის გუბერნიის თავდაზნაურობა ფლობს კახეთის რკინიგზის საზოგადოების 4000 აქციას და წესდებით უფლება აქვს კიდევ შეიძინოს 5.500 აქცია. ახლა, როდესაც კახეთის რკინიგზის მშენებლობა გადამწყვეტ ფაზაში შევიდა, საჭიროა თავდაზნაურობამ დაიცვას თავისი უფლებები როგორც სააქციონერო, ასევე საქმის ხელმძღვანელისა და ინიციატორისა. რაც შეეხება რუსეთ-აზრიის ბანკს, ის დანტერესებულია მხოლოდ საჭირო კაპიტალის რეალიზაციით.¹⁴⁵

ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიის ჟურნალიდან კარგად ჩანს, რომ თბილისის გუბერნიის თავდაზნაურობამ უკანასკნელ 35 წლის განმავლობაში რამდენჯერმე აღძრა შუამდგომლობა, რათა კახეთი რკინიგზით დაკავშირებოდა უმდიდრეს სამრეწველო და სასოფლო-სამეურნეო რაიონებს – სიღნაღის, თელავის, თიანეთის, თბილისის და ზაქათალას ოლქებს. აქ გათვალისწინებული იყო ისიც, რომ კახეთი დაუკავშირდებოდა კავკასიის ადმინისტრაციულ და კულტურულ ცენტრს – თბილისს. თბილისი იქნებოდა მდინარე ალაზნის ველზე მოყვანილი პროდუქტების ძირითადი გამსაღებელი.

თბილისის გუბერნიის თავდაზნაურობა თავდაუზოგავად იღვწოდა კახეთის მხარისა და მოსახლეობის სასარგებლოდ და დაძლია კახეთში რკინიგზის გაყვანისას წამოჭრილი ყველა წინააღმდეგობა. ის არ შეუშინდა არც ფულად დანახარჯებს (150.00 მანეთზე მეტი), არც კოლოსალურ შრომას, რომელსაც ეწეოდა უკანასკნელი 35 წლის მანძილზე.

¹⁴⁴ სცსსა, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 50.

¹⁴⁵ სცსსა, ფ. 298, ანაწ. 6, საქ. 34, ფურც. 51.

მრავალი წლის შეუპოვარი მეცადინეობის შედეგად. აგრეთვე რკინიგზების დეპარტამენტის შუამდგომლობით ფინანსთა სამინისტროს წინაშე, თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სრულუფლებიან წევრებად აირჩია თავადები: დ. ე. ჩოლოკაევი, ი. მ. ანდრონიკოვი, გ. პ. თუმანოვი და ზ. დ. ავალოვი. 1910 წლის 20 ოქტომბერს აღნიშნული პირების სახელზე უმაღლესი ორგანოების მიერ დამტკიცდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების წესდება.

წესდებაში ზუსტადაა განსაზღვრული კახეთის რკინიგზის მიმართულება ნავთლულიდან მდინარე იორის გავლით ალაზნის დაბლობზე თელავამდე. გზის სიგრძეა 174 კილომეტრი, სააქციონერო კაპიტალი იყო 1.800.000 მანეთი და მთავრობის მხრიდან ობლიგაციების გარანტიები. ასეთ თანხაზე გადასახადები ყოველწლიურად არ გადააჭარბებდა 634.000 მანეთს.¹⁴⁶

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

რუსეთ-აზიის ბანკმა არ გაითვალისწინა არც კახეთის რკინიგზის საზოგადოების დამფუძნებლების, არც თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა წარმომადგენლების პოზიცია და მიიღო საზოგადოებისათვის არახელსაყრელი გადაწყვეტილება საწარმოს გაფართოების შესახებ. ამის გამო კახეთის რკინიგზის საზოგადოების დამფუძნებლები და თბილისის თავადაზნაურობა იძულებული გახდა, გაეთვალისწინებინა როგორც სახელმწიფო, ასევე მხარის ინტერესები და წინააღმდეგი გამოსულიყო.¹⁴⁸

თავადაზნაურობა ასე ადასტურებდა თავის გადაწყვეტილებას: 1912 წლის 17 აპრილს ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიამ მხოლოდ ერთ სხდომაზე განიხილა სიღნაღი-ბაქოს გზის პროექტი. მის შემსრულებლებს ნება დაერთო ამ გზის ათვისებისათვის შექმნან ახალი საზოგადოება. ნორმალურლიანდაგებიანი რკინიგზა მიემართება სადგურ გურჯაანიდან ქალაქ ბაქომდე 420 კილომეტრის სიგრძეზე

146 Журнал Комиссии о новых договорах по вопросу о сооружении Кახетинской ж.д. от 10 ноября 1910 года. გვ. 10.

147 იქვე. გვ. 33.

148 იქვე. გვ. 34.

და მისი ღირებულება 34.400.000 მანეთია, რაც გარანტირებულია სახელმწიფოს მხრიდან. ამ დადგენილების მიღებიდან სულ რამდენიმე დღეში 1912 წლის 1 მაისს, კახეთის რკინიგზის საზოგადოების აქციონერთა შეკრებამ მიიღო არასწორი გადაწყვეტილება საზოგადოების გამგებლობაში სიღნაღი-ბაქოს გზის გადასვლის შესახებ. (არ გაითვალისწინა სხდომაზე მყოფი თავადაზნაურობის წარმომადგენლების დ. ე. ჩოლოკაევისა და ზ. დ. ავალოვის 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 გაამახვილა ყურადღება გადასასვლელი (კავკასიონის მთავარ ქედზე) და უკვე დაშვებული შავი ზღვის რკინიგზების მშენებლობაზე. აქ გასათვალისწინებელია ის შეცდომა, რომელიც დაუშვა კომისიამ მაშინ, როდესაც გამყოფი ტრანზიტული ხაზი კახეთის რკინიგზასა და დაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს გზას შორის ჩათვალა მე-17 კილომეტრი თბილისიდან. გარდა ამისა, კომისიამ კახეთის უმდიდრესი სამრეწველო რაიონი და მასთან დაკავშირებული კახეთის რკინიგზა როგორც ბაქოს, ასევე იმპერიის შიდა გუბერნიებთან შეიყვანა ტრანზიტულ კავშირში დაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს ხაზში.

მთავრობამ ნება დართო შავი ზღვის რკინიგზის გაყვანისა, რომლის საზოგადოება ოფიციალურად ჩამოყალიბებული იყო. მშენებლობის დროს უახლოეს მომავალში მანძილი სადგურ ნავთლულიდან შავი ზღვის რკინიგზის გავლით როსტოვამდე იქნებოდა 1089 კილომეტრი, ხოლო სიღნაღი-ბაქოს გზის გავლით 1757 კილომეტრი და ასეთ შემთხვევაში ტრანზიტულ-გამყოფი ხაზი გაივლიდა ნავთლულიდან არა მე-17 არამედ 334-ე კილომეტრზე. ეს ხაზი დაშორდებოდა 76 კილომეტრით ქალაქ შემახას.¹⁴⁹

გადასასვლელი გზის მშენებლობით, რომლისთვისაც ფინანსური ძიებანი დამთავრებული იყო, დაინტერესდა კავკასიის მეფისნაცვალი. გადასასვლელი გზის მშენებლობის შედეგად მანძილი ნავთლულიდან როსტოვამდე შემცირდებოდა 873 კილომეტრამდე და ამ შემთხვევაში სატრანზიტო-გამყოფი ხაზი გაივლიდა 32-ე კილომეტრზე შემახიდან აღმოსავლეთით.¹⁵⁰

¹⁴⁹ სცსსა, ფ. 198, ანაწ. 1, საქ. 4, ფურც. 135.

¹⁵⁰ სცსსა, ფ. 298, ანაწ. 1, საქ. 4, ფურც. 385.

მაშასადამე, შავი ზღვის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ, სატრან-
ზიტო-გამყოფი ხაზი შეცვლიდა ახალი რკინიგზების კომისიის მიერ
დამტკიცებულ ტვირთბრუნვას სიღნაღი-ბაქოს ხაზზე, რაც აუცი-
ლებლად ცუდად იმოქმედებდა კახეთის რკინიგზაზე.

სიღნაღი-ბაქოს გზა ასევე ნეგატიურად იმოქმედებდა მშენებარე
კახეთის რკინიგზის ტრანზიტულ ტვირთბრუნვაზე. ზაქათალის მდი-
დარი ოლქისა და ნუხის მაზრის ტვირთები, რომლებიც ახალი რკი-
ნიგზების მშენებლობის კომისიის მიერ განსაზღვრული იყო კახეთის
რკინიგზისათვის, წავიღოდა არა აღმოსავლეთისაკენ, არამედ დასავ-
ლეთისაკენ, რათა ტრანზიტით მოხვედრილიყო კახეთის გზაზე. აქედან
გამომდინარე, ნათელია, რომ კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისათვის
არახელსაყრელი იყო თავის თავზე აეღო სიღნაღი-ბაქოს გზის
მშენებლობა.

სიღნაღი-ბაქოს გზის მშენებლობის ღირებულება, კომისიის მიერ
შეფასებული იყო 34.400.000, რაც მნიშვნელოვნად შემცირებულია.
მიწის სამუშაოების შეფასებისას კომისიამ შეცდომით დაადგინა, რომ
მშენებლობა წარიმართება ნორმალურ გრუნტზე და მაგარი გრუნტები
განსაზღვრული იყო მხოლოდ 6%-ით (კახეთის რკინიგზაზე 40%).
ადგილმდებარეობა, სავსეა ქვიანი გრუნტებით. კახეთის რკინიგზის
მშენებლობის გამოცდილება გვაჩვენებდა, რომ მასზე უმნიშვნელო
ზედმეტი დანახარჯები დაფარული იქნებოდა მოძრაობის გახსნის
შემდეგ დროის მცირე მონაკვეთში. ამიტომ აქციონერები არ ითვა-
ლისწინებდნენ სიღნაღი-ბაქოს გზის შეფასებისას ისეთ მნიშვნელოვან
პირობებს, როგორცაა: ინსპექციის, კონტროლის, ჟანდარმერიის შე-
ნახვა. ეს დასკვნები გაკეთებული იქნა იმ გაანგარიშებით, რომ კახე-
თის რკინიგზის საზოგადოების წესდების 21-ე პარაგრაფით ზედმეტად
დაზარალებული თანხების გადაფარვა შეიძლება დამატებითი აქციების
გამოშვებით, რომლებსაც არ ექნებოდა სახელმწიფო გარანტიები. აქ-
ციებისა და ობლიგაციების გამოშვების შემდეგ მშენებლობის წინ
გაიზრდებოდა მშენებლობის ღირებულება, რომელიც რასაკვირველია,
რამდენიმე მილიონ მანეთს მიაღწევდა, ეს კი აუცილებლად შეამ-
ცირებდა სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის შემოსავალს. თუ ახალი დაპრო-
ექტებული გზა გადავიდოდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გულ-
ში, ის შეამცირებდა აგრეთვე ამ საზოგადოების აქციონერთა ღი-
ვიდენდს.

სიღნაღი-ბაქოს გზის ეკონომიკური მონაცემების გადასინჯვისას
ბევრი ნიუანსი ახალი რკინიგზების კომისიის მიერ გათვალისწინებულ
იქნა. აღსანიშნავია, რომ ტვირთის გაგზავნა სიღნაღი-ბაქოს ხაზზე

გათვალისწინებული იყო სადგურ გურჯაანიდან. ამის საფუძველზე მეწარმეები თვლიდნენ, რომ დაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს ტრასაზე შედიოდა სიღნაღის მაზრის ტერიტორიის 60% და ზაქათალის ოლქის 90%. კომისიამ კი ახალ გზას მიაკუთვნა სიღნაღის მაზრის 59% და ზაქათალის ოლქის 100%. მაგრამ სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის დასაწყისი ექნებოდა არა სადგურ გურჯაანიდან, არამედ სადგურ წნორისწყლიდან, რომელიც გურჯაანიდან 22 კილომეტრითაა დაშორებული და მდებარეობს მჭიდროდ დასახლებული სიღნაღის მაზრის ტერიტორიაზე, რაც გათვალისწინებული იყო კახეთის რკინიგზისათვის. ტვირთბრუნვის განსაზღვრისას კომისიამ გამოიანგარიშა, რომ კახეთის რკინიგზის 70% ტვირთი წავიდოდა სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის მიმართულებით. მეწარმეებმა ეს ტვირთი განსაზღვრეს 41%-ის ოდენობით. ზუსტად ასევე შემოსული ტვირთები კომისიამ დაიანგარიშა 75%, ხოლო მეწარმეებმა მხოლოდ 50%. საინტერესოა, რომ გასაგზავნი და მისაღები ტვირთების განსაზღვრისას ფინანსთა სამინისტროს რკინიგზების დეპარტამენტის კომისიამ ყველა მონაცემები აიღო იმავე კომისიის ჟურნალებიდან, საიდანაც კახეთის რკინიგზის ტვირთბრუნვის მონაცემები. ეს ტვირთი სიღნაღის მაზრისა და ზაქათალის ოლქისათვის გათვლილი იყო 100%-ით.

თუ გავითვალისწინებთ გადასატანი ტვირთის ხელოვნურ გაზრდას მარტო პურისა და ღვინის ხარჯზე, მაშინ შემდეგ ციფრებს მივიღებთ, სიღნაღი-ბაქოს გზის რაიონში ვენახების ფართო მეწარმეებმა გამოიანგარიშეს სულ 9213 დესეტინა, საიდანაც თითქოს სიღნაღის მაზრაში მდებარეობს 4479 დესეტინა, ე. ი. 49%-ზე მეტი. გასაგზავნი ღვინის რაოდენობა კომისიამ მიიღო ისევე, როგორც მიანიშნებდნენ მეწარმეები — 1.480.000 ფუთი, საიდანაც სიღნაღის მაზრაზე მოდის 725.200 ფუთი. ღვინის ეს რაოდენობა შეიტანეს ტრანზიტულ ტვირთბრუნვაში, ამიტომ ამ ტვირთის გადასატანი ღირებულება სადგურ წნორისწყლიდან ბაქომდე იქნებოდა 725.200X1/18X426 172.000 მან.

ასეთი ოპერაცია უნდა ჩატარებულიყო პურის შემოტანისას სიღნაღის მაზრასა და ზაქათალას ოლქში. ახალი გზის დამპროექტებლები პურის რაოდენობას ანგარიშობდნენ 1.454.000 ფუთის ფარგლებში, რომლის გადატანაც გამოიანგარიშებული იყო ზემოაღნიშნული მეთოდით: 1.454.000X426X1/47 132 მანეთი.

ზუსტად ასეთივე მანიპულაციები იყო გამოყენებული სიღნაღის მაზრასა და ზაქათალას ოლქში ყველა გასაგზავნი და მისაღები ტვირთებზე, რომელთა ფართობი თითქოს დაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს

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

ახალი რკინიგზების კომისიის ურუნალიდან კარგად ჩანს, რომ კახეთის რკინიგზის ექსპლუატაციის პირველსავე წლებში 5% გადასახადის გამოკლებით სუფთა შემოსავალი შეადგენდა 367.273 მანეთს. მისი პროპორციულად განაწილება სააქციონერო კაპიტალზე დივიდენდს იძლეოდა 34.740 მანეთის ოდენობით. ე.ი. 1.93%-ს.¹⁵¹

ახალი რკინიგზების კომისიის ურუნალიდან, რომელიც სიღნაღი-ბაქოს გზის მშენებლობას ასახავს, კარგად ჩანს, რომ სუფთა შემოსავალი განსაზღვრულია 1.822.755 მანეთით, რაც სააქციონერო კაპიტალზე 3,53%-ს შეადგენს. აქვე გასათვალისწინებელია, რომ კონისამ სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზაზე შემოსავლის ნორმები ზელოვნურად გაზარდა, მაგალითად: სამეზვრო მატარებლებიდან შემოსავალი განსაზღვრულია 1 კილომეტრზე 1.800 მანეთი. რაც კახეთის რკინიგზაზე 1500 მანეთის ტოლი იყო. ფოსტის გადასახად სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზაზე გათვლილია 1 კილომეტრზე 102 მან. და 20 კაპიკი, მაშინ, როდესაც კახეთის გზაზე ეს ფაქტორი ხაეროდ არ იყო გათვალისწინებული.¹⁵²

კომისიის მიერ დადგენილია, რომ კახეთის რკინიგზის სუფთა შემოსავალი, თუკი ის შეუერთდება სიღნაღი-ბაქოს ზანს გააზრდება 297.000 მანეთით. თუ ამ თანხას 6% გადასახადს გამოვაკლებთ — 282.150 მანეთით, ე.ი. კახეთის რკინიგზის სუფთა შემოსავალი ანუ სახეს მიიღებს: 367.273 282.150 649.423 მანეთი. თუკი მას გამოვაკლებთ 12.988 მან. სათადარიგო კაპიტალს. მივაღებთ 636.435 მანეთს, რაც კახეთის რკინიგზის სააქციონერო კაპიტალის დივიდენდის 3,48%-ს შეადგენს. თუ კახეთის რკინიგზის შემოსავალს გავზრდით მეზვრთა გადაყვანის შემდეგ 1500 მან. კილომეტრზე 1800 მანეთით და დავამატებთ ფოსტის გადასახადს შემოსავალს კილომეტრზე 102 მან. და 20 კაპიკს, მაშინ სუფთა შემოსავალი გაიზრდება 78.027 მანეთით. მაშასადამე, მოწვედი დივიდენტი სააქციონერო კაპიტალზე მოიმატებს 3,74%-მდე.¹⁵³

¹⁵¹ Журнал заседаний комиссии о новых дорогах по вопросу о сооружении Кав. ж. д., от 15 декабря 1912 года, гл. 30.

¹⁵² იქვე, გვ. 37.

¹⁵³ Журнал заседаний комиссии о новых дорогах по вопросу о сооружении Кав. ж. д., от 15 декабря 1912 года, с. 32.

ამ ციფრების შეპირისპირებას იმ დასკვნამდე მივყავართ, რომ კახეთის რკინიგზის საზოგადოების გაფართოება ახალდაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს გზის ხარჯზე კახეთის რკინიგზის აქციონერებისათვის იმ შემთხვევაშიც კი არახელსაყრელი იქნებოდა, თუ ახალი რკინიგზების მშენებლობის კომისიის გამოანგარიშება არ გაიზრდებოდა.

ფინანსთა სამინისტროსთან არსებულმა ახალი რკინიგზების დეპარტამენტმა მნიშვნელოვნად შეამცირა მეწარმეების მიერ შემოთავაზებული და ოფიციალური დოკუმენტებით და მონაცემებით დამტკიცებული მოსაზრებები კახეთის რკინიგზის შესახებ. ეს კარგად ჩანს სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის მეწარმეების მიერ ჩამოყალიბებულ ეკონომიკურ მონაცემებში. კახეთის რკინიგზის საერთო შემოსავალი 2.064.865 მანეთიდან შემცირებულია 1.482.539 მანეთამდე, მაშინ, როდესაც იმავე მეწარმეების მიერ ახალდაპროექტებულ სიღნაღი-ბაქოს გზაზე საერთო შემოსავალი 4.480.229 მანეთიდან გაზრდილია 4.717.478 მანეთამდე.

საინტერესოა შევადაროთ სიღნაღი-ბაქოს რკინიგზის მეწარმეების მიერ მოცემული ციფრები იმ ციფრებს, რომლებიც დაამტკიცა ფინანსთა სამინისტროსთან არსებულმა ახალი რკინიგზების მშენებლობის დეპარტამენტმა.

მეწარმეებთან ეს ციფრებია:

ა) გაგზავნა;

ტყის რესურსების ტვირთი – 4.200.000 ფუთი;

ღვინო – 1.480.000 ფუთი X 225 ვერსზე;

გადასარბენი ფუთი – ვერსზე – 333.000.000;

სხვა ტვირთები – 3.000.000 ფუთი;

ბ) შემოტანა;

სადგურებს შორის გადაზიდვა – 0;

ტრანზიტით – 3.860.000 ფუთი;

შემოსავალი 1 ვერსზე მოძრაობის გაუთვალისწინებლად – 160

მანეთი;

საერთო შემოსავალი – 4.480.229 მანეთი;

კომისიის ციფრებია:

ა) ტყის რესურსები – 9.200.000 ფუთი;

ღვინო – 1.000.000 X 300 ფუთი ვერსზე;

ფუთ-ვერსი – 375.000.000;

სხვა ტვირთი – 1.500.000 ფუთი;

ბ) სადგურებს შორის გადაზიდვა – 1.250.000 ფუთი;

ტრანზიტით – 4.905.000 ფუთი;

შემოსავალი 1 კერსზე მოძრაობის გაუთვალისწინებლად - 200 მანეთი;

საერთოშემოსავალი - 4.717.478 მანეთი;¹⁵⁴

მამასადამე, თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობა ხელმძღვანელობდა რა კახეთის რეგიონის ინტერესებით, ორი საწარმოს შეერთების წინააღმდეგი წავიდა, რადგან მშენებარე კახეთის რკინიგზა უფრო შემოსავლიანი იყო, ვიდრე დაპროექტების სტადიაში მყოფი სიღნაღი-ბაქოს ხაზი. თავადაზნაურობა ამტკიცებდა, რომ შავი ზღვის რკინიგზის ამუშავების შემდეგ სიღნაღი-ბაქოს გზა საერთოდ დაკარგავდა თავის მნიშვნელობას. აქ გათვალისწინებული იყო გადასასვლელი რკინიგზის მშენებლობაც, რომელსაც მომავალში უდიდესი კომერციული და სტრატეგიული მნიშვნელობა ექნებოდა.

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

ზემოაღნიშნული საკითხის დადებითად გადაწყვეტის შემდეგ კახეთის რკინიგზის მშენებლობა ნორმალური რიტმით მიმდინარეობდა. 1913 წლის 7 იანვარს მთავარმა ინჟინერმა ა. რაცობორსკიმ წარმოადგინა წინა წლის მონაცემები. პოლიციის მიერ ჩატარებული აღწერით კახეთის რკინიგზას გამოეყო მიწის ნაკვეთები. 133,6 კილომეტრ სიგრძეზე ჩატარდა მიწის სამუშაოები გზისათვის სიმაგრეების გასაკეთებლად: პირველ უბანზე 108.600 კუბ. საყენი, II უბანზე 17.600 კუბ. საყენი. შესრულდა მიწის სხვადასხვა სამუშაოები. I უბანზე 2300 კუბ. საყენი და II უბანზე 2500 კუბ. საყენი. ხელოვნურსაფარიანი სამუშაოებიდან ქვის ნაგებობები I უბანზე გაკეთებულია 6300 კუბ. საყენი, II უბანზე 1120 კუბ. საყენი. ზამთრის დადგომასთან დაკავშირებით ქვის დაგება დროებით შეჩერდა. ხელშეკრულება დაიდო ბრიანსკის ქარხანასთან რკინიგზისათვის საჭირო რკინის ფორმების დასამზადებლად.¹⁵⁵

¹⁵⁴ Журнал заседаний комиссии о новых дорогах по проекту Сигнах-Бакинской линии, от 19 декабря 1912 года, с. 20.

¹⁵⁵ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. I, საქ. 55, ფურც. 6.

მიწისზედა მშენებლობიდან აღსანიშნავია შპალებით მომარაგების საკითხის გადაწყვეტა. მართალია, ვერ მოხერხდა ხელშეკრულების გაფორმება ფაბრიკის მეპატრონე ა. ცერცვაძესთან, 200.000 წიფელის შპალის დამზადების შესახებ, მაგრამ სამაგიეროდ დაიწყო მათი სამეურნეო წესით დამზადება. გარდა ამისა, ალაზნის დაბლობზე მცირე პარტიებით მზადდებოდა მუხის შპალები. 1913 წლის 7 იანვრისათვის მიღებული იყო 1174 მუხის შპალი, რომელთაგან ხაზზე დაგეს 6613 ცალი. სხვადსხვა კერძო პირებთან დაიდო ხელშეკრულება 70.000 ცალი შპალის დამზადებაზე.¹⁵⁶

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

შედგენილი იყო პროექტი მგზავრებისათვის მოსაცდელი დარბაზების ასაშენებლად 40 კვ. საჟენ ფართობზე. აგრეთვე საყარაულო ჯიხურების, ყაზარმებისა და გადასარბენების მშენებლობა თითქმის დაწყებული იყო.¹⁵⁷

ასევე შედგენილი იყო ნავთლულის, საგარეჯოს, ბადიაურის სადგურების წყლით მომარაგების პროექტები. მთავრდებოდა სადგურ გურჯაანის წყლის მომარაგების პროექტი.

დამუშავებული და შეთანხმებული იყო ამიერკავკასიის რკინიგზასთან სადგურ ნავთლულის ყოველდღიურად დაკავშირების პროექტი.

1913 წლის იანვარს მთ. ინჟინერმა ა. რაციბორსკიმ დეპეშით აცნობა საზოგადოების გამგეობას, რომ 5 იანვრისათვის სამუშაოთა მწარმოებელ ოგანეზოვს მიწის სამუშაოებზე ჰყავდა 745 შავი მუშა, ხელით მზიდავი 150 მუშის შემცირება გამოწვეული იყო მკაცრი ზამთრის პირობებით და სადღესასწაულო დღეებით. ქვის დაგება დასრულებული იყო სადგურ ბაკურციხის ქვევით, რადგან 74 ქვის დამგები მუშიდან სამუშაოზე დარჩა მხოლოდ 26.¹⁵⁸

1913 წლის 19 თებერვლისათვის სამუშაოთა მწარმოებლებზე გრინბერგზე, ოგანეზოვსა და ფონტანზე არ იყო გადაცემული შემდეგი მონაცემები და ამონაწერები:

ა) გრინბერგს არ ჰქონდა:

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

¹⁵⁶ იქვე, ფურც. 6.

¹⁵⁷ იქვე, ფურც. 7-8.

¹⁵⁸ სცსსა, ფ. 298, ანაწ. 1, საქ. 55, ფურც. 9.

35-დან 43-მდე; 59-დან 69-მდე და მე-80-დან 82-კილომეტრამდე ეს სულ შეადგენს 24 კილომეტრს;

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

2) ოგანეზოვს არ ჰქონდა:

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

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

3) ფონტანს არ ჰქონდა:

ა) ამონაწერი მიწის სამუშაოებზე №162-172; №178-254/7,5/; №330-350/2/ და № 125-184/6/. სიღნაღის ქსელში, სულ 20 კილომეტრი;

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

მთლიანად ხაზზე მიწის სამუშაოებზე არ იყო გადაცემული ამონაწერი 44,5 კილომეტრზე, რაც შეადგენს საერთო სიგრძის 25%-ს და არ იყო მონაცემები ნახაზებისა 163 ხელოვნურ ნაგებობაზე; ე.ი. 51% მეტი არ ჰყოფნიდა 24 ქვის მილი.¹⁵⁹

კახეთის რკინიგზის საზოგადოებიდან 1912 წლის 24 დეკემბრის № 964 თავისი დადგენილების საფუძველზე მიანიშნა, რომ ზემოაღნიშნულ სამუშაოთა მწარმოებლებზე მონაცემების დაგვიანებით გადაცემამ შეიძლება გამოიწვიოს ის, რომ მშენებლობა ვერ დამთავრდეს 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 ქვის მილებზე;

3) ნახაზები სხვა ხელოვნური ნაგებობებისა. ეს ოპერაციები უნდა დამთავრებულიყო 1913 წლის 1 ივნისისათვის.

1913 წლის 6 მარტს საზოგადოების გამგეობამ მოითხოვა ტექნიკური ანგარიში კახეთის რკინიგზაზე მშენებლობის მდგომარეობის შესახებ. მთავარმა ინჟინერმა ეს ანგარიში ასე ჩამოაყალიბა:

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

¹⁵⁹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 55, ფურც. 10.

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

2) მიწის სამუშაოებისა და სიმაგრეების რაოდენობა არ შეიძლება ბოლომდე ზუსტად იყოს დადგენილი ზემოძინიშნებული გზის პროფილის უქონლობის გამო. არ არის დამთავრებული სამუშაოთა უწყისები, რომელიც გამოთხოვილია 1912 წლის 28 მაისს, № 502;

3) ხელოვნური ნაგებობების რაოდენობის განსაზღვრაც შეუძლებელია ისევ და ისევ გზის საბოლოო პროფილის უქონლობის გამო. ხელოვნურ ნაგებობათა დაგების უწყისი ტექნიკურ განყოფილებაში გამოთხოვილია 1912 წლის 20 ნოემბერს, № 868;

4) სამოქალაქო ნაგებობების ნახაზები მიღებულია. შენდება საცხოვრებელი სახლები და IV კლასის მოსაცდელი დარბაზები;

5) წყლით მომარაგების შესახებ არ არის მიღებული ჩვენსა და მოსახლეობას შორის მოლაპარაკების საბოლოო შედეგები სადგურების საგარეოსა და გურჯაანისათვის ადგილობრივი ხევის წყლების გამოყენების შესახებ;

6) მიღწეულია შეთანხმება ნავთლული-თბილისის სატვირთო სადგურის შესახებ.¹⁶⁰

1913 წლის 1 მაისს შედგა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მორიგი სხდომა, რომელზეც მოისმინეს ინფორმაციები საზოგადოების კაპიტალის რეალიზაციის, სამუშაოთა ჩაბარებისა და გზისათვის სიმაგრეთა მოწყობის, ხელოვნური ნაგებობების და სამშენებლო სამმართველოს შტატების ფორმირების საკითხების შესახებ.

აღინიშნა, რომ სამუშაოების დაწყება განსაზღვრული იყო 1912 წლის მაისისათვის, მაგრამ ყოფილი ინსპექტორის მიერ დროზე არ დამტკიცდა პროექტი და გზის პროფილი. მთავრობამ მხოლოდ 1912 წლის 28 მაისს დაამტკიცა საზოგადოების შეცვლილი წესდება, ამიტომ სამუშაოების დაწყება შესაძლებელი გახდა მხოლოდ 1912 წლის 18 ივლისისათვის.¹⁶¹

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

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

¹⁶⁰ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 55, ფურც. 11.

¹⁶¹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 258.

დადებული იყო ხელშეკრულებები სხვადასხვა ქარხნებთან ზიდებისათვის ლითონის მასალის, რელსების, სიმაგრეების, გადასაყვანი ისრების, ორთქლმავლების და ვაგონებით მომარაგების შესახებ. დამზადებული და დაწყებული იყო ხაზზე ტელეგრაფის მშენებლობა.

ყველა ზემოჩამოთვლილი სამუშაოები და დამზადებები მიმდინარეობდა ღირებულების უწყისის ასიგნებათა ფარგლებში.

შპალების დამზადებასთან დაკავშირებით უნდა ითქვას: რკინიგზების სამმართველოს მშენებლობის კომიტეტი დაეთანხმა გამგეობის მოთხოვნას, ერთი შპალის ფასი 1,70 კაპიკიდან 1,30 კაპიკამდე შემცირებინა.¹⁶²

გასათვალისწინებელია, რომ ვოლგისპირეთიდან შპალების შემოტანა შეფერხდა, მაგრამ ეს სამუშაოები შესრულდებოდა მცირე ზედმეტი დანახარჯებით.

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

საზოგადოების გამგეობამ აღნიშნა: საზოგადოების ერთ-ერთი დირექტორის მიერ მიმდინარე სამუშაოების ადგილზე დათვალერებამ ცხადყო, რომ შეიძლება გზის ღირებულების თავდაპირველი მაჩვენებელი გაიზარდოს. ყოველივე ეს გამოწვეულია სამუშაოების შეფერხებით კახეთში კოკისპირული წვიმების, ასევე სამშენებლო მასალებსა და მუშახელზე ფასების მომატების გამო.

1913 წელს საზოგადოების წესდების 33-ე პარაგრაფით და ჩატარებული კენჭისყრის საფუძველზე გამგეობის შემადგენლობიდან გამოიყვანეს დირექტორი ა. ე. სალმანოვიჩი და დირექტორობის კანდიდატი ლ. ტ. გალპერტი.

საინტერესოა მოკლე ფინანსური მონაცემები 1913 წლის 1 მაისისათვის.

შემოსავალი:

1. ძირითადი კაპიტალის რეალიზაციიდან გამოშვებულია:

ა) 1.800.000 მანეთის აქციები;

ბ) 1.400.000 ფუნტი სტერლინგის ობლიგაციები შეეფარდება 10 ფუნტი სტერლინგი - 94 მან. და 50 კაპიკს, 93,5 კურსით 12370.960.00 14.170.960.0.

2. სხვადასხვა შემოსავალი:

ა) ლონდონის ბანკის სინდიკატის მიერ ჩარიცხული პროცენტები ვალუტის გადმორიცხვის დღისათვის 69.655 მანეთი;

¹⁶² სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 259.

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

გასავალი:

ა) ღირებულების უწყისით გზის მშენებლობა:

I. მიწების გამოყოფა – 26.703 მანეთი;

II. გზის – 447.446 მანეთი;

III. ხელოვნური ნაგებობები – 352.928 მანეთი;

IV. ზედა მშენებლობები – 4.556 მანეთი;

V. ტელეგრაფის მოწყობა – 4.258 მანეთი;

VI. სადგურების მშენებლობა – 4.500 მანეთი;

VII. წყლით მომარაგება – 673 მანეთი;

VIII. სადგურების საკუთრება – 114 მანეთი;

IX. საერთო დანახარჯები – 522.474 მანეთი;

X. რელსები, სიმაგრეები, შპალები – 125.258 მანეთი;

XI. ორთქლმავლები – 211.680 მანეთი.

ეს თანხა სულ შეადგენს 1.486.560 მანეთს.

სხვადასხვა დანახარჯები:

1. დანახარჯები აქციებისა და ობლიგაციების გამოშვებაზე და რუსეთში საგერბო შესაკრებზე გადასახადები 84.250 მანეთი;

2. ინგლისში საგერბო შესაკრებზე გადასახადები 132.160 მანეთი;

3. დანადგარები ფულის კურსზე ვალუტის გადმორიცხვის 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.¹⁶⁴

დარჩენილი თანხების განაწილებული იყო შემდეგ ბანკებში:

1) ფინანსთა მინისტრის გამგებლობაში:

ა) რუსეთის სავაჭრო-სამრეწველო ბანკში – 5.857.554 მანეთი;

ბ) რუსეთ-აზიის ბანკში – 3.664.076 მანეთი;

გ) რუსეთის საშინაო ვაჭრობის ბანკში – 130.610 მანეთი;

დ) პეტერბურგის სააღრიცხვო ბანკი – 166.107 მანეთი;

ე) საერთაშორისო კომერციულ ბანკში – 165.563 მანეთი.

¹⁶³ სცსსა. ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 286.

¹⁶⁴ სცსსა. ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 287.

ეს თანხები სულ შეადგენს 9.983.911 მანეთს.¹⁶⁵

2) საზოგადოების გამგებლობაში:

ა) საზოგადოების სალაროში – 1.691 მანეთი;

ბ) მიმდინარე ანგარიშებზე:

1. რუსეთის სავაჭრო სამრეწველო ბანკში – 132.804 მანეთი;

2. რუსეთ-აზიის ბანკში – 78.53 მანეთი;

3. რუსეთის საშინაო ვაჭრობის ბანკში – 6.500 მანეთი;

4. პეტერბურგის სააღრიცხვო ბანკში – 6.800 მანეთი;

5. საერთაშორისო კომერციულ ბანკში – 34.867 მანეთი;

6. თბილისის კომერციულ ბანკში – 396.641 მანეთი და 656.146

მანეთი;

გ) მთავარი ინჟინრის გამგებლობაში – 1.310.486 მანეთი;

დ) დანასარჯები, რომლებიც უკან დასაბრუნებელია – 504 მანეთი.¹⁶⁶

აღიშნული თანხები მთლიანად შეადგენდა 11.962.739 მანეთს.¹⁶⁷ ამის გარდა საზოგადოების გამგებლობაში იყო:

1. სამუშაოთა მწარმოებლების დავალება პროცენტური ქაღალდებით 215.731 მანეთი,¹⁶⁸

2. გამგეობის დირექტორებზე საზოგადოების აქციებით 60.000 მანეთი.¹⁶⁹

1913 წლის მაის-ივნისში კახეთის რკინიგზის მშენებლობა მთ. ინჟინერთან და ინსპექტორთან ერთად დაათვალიერა ახალი რკინიგზების მშენებლობის სამმართველოს უფროსმა ედ. ვურცელმა.

დათვალიერების პერიოდში კახეთში განუწყვეტლივ კოკისპირულად წვიმდა. გადაწყდა, რომ კარგი იქნებოდა ხიდების ქვეშ დამატებითი ჯებირების აშენება და სიმაგრეების მოწყობა წყლის დინების შესამცირებლად. დეტალურად ეს საკითხები უნდა გადაწყვეტილიყო ინსპექციისა და სამშენებლო სამმართველოს მიერ.

ნაგებობათა ტიპები კახეთის რკინიგზაზე ისეთივე იყო, როგორიც უკანასკნელ პერიოდში აშენებულ ამიერკავკასიის სხვა რკინიგზებზე. ხიდების ბოძკინტები ქვის და ბეტონისა იყო, ხიდის გადაფარვა ხდებოდა რკინაბეტონით. მიწები ძირითადად ქვის და ბეტონისა იყო, იყო აგრეთვე რკინისაგან დამზადებული მიწები.

¹⁶⁵ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 289.

¹⁶⁶ იქვე, ფურც. 290.

¹⁶⁷ იქვე, ფურც. 292.

¹⁶⁸ იქვე, ფურც. 294.

¹⁶⁹ იქვე, ფურც. 295.

იმ ნაგებობების გარდა, რომლებსაც უნდა გაეტარებინათ მდინარეები და მთებიდან გამოსული წყლები, საჭირო გახდა მოსარწყავი წყლებისათვის ცალკე კალაპოტის გაკეთება. ეს კალაპოტი ბეტონისაა და უკვე იყო გამოყენებული ჯულფის რკინიგზის მშენებლობის დროს.

გზის დაგება დამთავრებული იყო 75 კილომეტრის სიგრძეზე დაბალასტება ხდებოდა გზის დაგებასთან ერთად.

სამოქალაქო სახლების აშენება დაიწყო ძირითადად იმ ადგილებში, სადაც გზა უკვე დაგებული იყო (გამონაკლისს წარმოადგენდა მთიანი ადგილები და სადგური გურჯაანი, სადაც ჰქონდათ ადგილობრივი რესურსებიდან მოპოვებული მასალები). გადაწყდა, რომ სამოქალაქო მშენებლობისათვის საჭირო მასალები შემოტანილი ყოფილიყო მატარებლებით თბილისიდან და ამიერკავკასიის რკინიგზის რაიონიდან, რადგანაც სახმელეთო გზით მისი მიზიდვა ძვირი დაჯდებოდა.

სადგურების განაწილება განსაზღვრული იყო მატარებლების მოძრაობის გრაფიკთან შეთანხმებით. გარდა ამისა, სადგურები ისეთ პუნქტებშია განლაგებული, სადაც მოსახლეობისათვის იქნება აუცილებელი.¹⁷⁰

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

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

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

¹⁷⁰ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 99.

¹⁷¹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 100.

საინტერესოა, რომ საქართველოში ყველაზე უფრო მსხვილი კაპიტალური მეურნეობის ორგანიზატორი საუფლისწულო უწყება იყო. კახეთსა (დ. ჭავჭავაძის ყოფილ მამულებში) და ქართლში (კ. მუხრან-ბატონის ყოფილ მამულებში) მან შექმნა მკვენახეობა-მეღვი-ნეობის სპეციალიზებული მეურნეობანი.

საუფლისწულო უწყების კახეთის მამულის გამგებლობისათვის შეიქმნა სპეციალური სამმართველო. 1904 წელს ეს მამული სამ ნაწილად გაიყო. წინანდალის, ნაფარეულის და მუკუზნის მეურნეობებს ცალკე სამმართველოები ჩაუყენეს სათავეში და ისინი კავკასიის საუფლისწულო მამულების ინსპექტორს დაუქვემდებარეს. XIX-XX საუკუნეების მიჯნაზე ამ მეურნეობებში განახლებულ ვენახებს 400 ღესეტიანამდე ფართობი ეკავა. ვენახების მოვლა სანიმუშოდ იყო დაყენებული. დროულად წარმოებდა მწვანე ოპერაციები, კულტივაცია და სხვა სამუშაოები. დიდი ყურადღება ექცეოდა სოკოვან დაავადებებთან ბრძოლას.

საუფლისწულო უწყება თავიდანვე ღვინის დაყენების ევროპულ წესზე გადავიდა. ყურძნის მიღება-გადამუშავების და ღვინის დამკვლევებისათვის წინანდალში აშენდა ცენტრალური სარდაფი-ქარხანა, რომელიც 200.000 ვედრო ღვინოს იტევდა. იგი აღჭურვილი იყო საფრანგეთსა და გერმანიიდან შემოტანილი უახლესი ტექნიკით. XX საუკუნის დამდეგისათვის საუფლისწულო უწყების კახეთის მამულებში ითვლებოდა 25 ყურძნის საწური მანქანა, 24 წნეხი, 13 ტუმბო, 1 პასტერიზატორი, 4 ორთქლის ქვაბი.¹⁷² გარდა ამისა, სარდაფში იყენებდნენ ღვინის ჩამოსასხმელ, ბოთლების დასაცობ და სხვა მანქანებს. მამულის სპეციალისტები (ვ. ჯაფარიძე, გ. გოგლინოვსკი, გ. ბააკაშვილი) თვალყურს ადევნებდნენ მეღვინეობის ტექნიკის განვითარებას საზღვარგარეთ და დროულად აყენებდნენ საკითხს ახალი მანქანების შეძენის თაობაზე. მათი ხელმძღვანელობით შეიქმნა ევროპული წესით დაყენებული ქართული სუფრის ღვინოების ყველა ძირითადი მარკა (ნაფარეული, წინანდალი, მუკუზანი, თელიანი). რომლებმაც ცხადყო, რომ სუფრის ღვინოების წარმოების რაიონებიდან კახეთი ერთ-ერთი საუკეთესო იყო მსოფლიოში.

საუფლისწულო უწყების კახეთის მამულებში ყოველგვარი სამუშაოები შტატიანი მოსამსახურეებისა (მმართველები, მთავარი მკვენახე აგრონომი, მთავარი მეღვინე-ტექნოლოგები, ბულალტერ-მოლარეები და სხვა) და დაქირავებული მუშების მიერ სრულდებოდა.¹⁷³ 1906 წლი-

¹⁷² სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 101.

¹⁷³ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები. ტომი VI, გვ. 140.

სათვის წინანდლის მეურნეობაში ითვლებოდა 105, მუკუზანში – 92, ნაფარულში – 71 მუღმივი მუშა. მეურნეობაში ზოგჯერ ასობით და ათასობით იყვნენ დასაქმებული დღიური მუშები, რომლებსაც იყენებდნენ ბარვა-თონხაზე, ვენახების შეწამვლაზე, ვაზის ახვევაზე, ყურძნის კრეფაზე და სხვა სამუშაოებზე.

მუშების ხელფასები, მართალია, დაბალი იყო, მაგრამ იგი მეურნეობათა საგასავლო ბიუჯეტის ერთ-ერთი მნიშვნელოვან მუხლს შეადგენდა. საუფლისწულო მამულების ადმინისტრაცია ცდილობდა გაეზარდა შრომის ინტენსივობა, ტექნიკური სიახლეების დანერგვით შეემცირებინა წარმოებაში დასაქმებული მუშების რაოდენობა. XX საუკუნის ათიან წლებში შემოღებული იქნა ვაზის მწკრივთა შორის ტერიტორიის ცხენის გუთნის დამუშავება, დაინერგა ცხენის შესაბამელი შაბიამნის სასხურებელი, აპარატი, რომელიც 8-10 მუშას ცვლიდა. 1915 წ. საუფლისწულო უწყებამ შეიძინა ორთქლის გუთანის (ტრაქტორი), რომელსაც სავენახე მიწის პლანტაჟის სამუშაოებზე იყენებდნენ.

მართალია, საუფლისწულო უწყებამ კახეთის მამულებში დიდი თანხა დააბანდა, მაგრამ მევენახეობა-მეღვინეობის შემოსავალი თანდათან ფარავდა მუღმივ კაპიტალს, ყოველწლიურ ხარჯებს და მნიშვნელოვან მოგებას იძლეოდა. 1898 წელს კახეთის მეურნეობის მთელი შემოსავალი შეადგენდა 398.590 მანეთს; მთელი გასავალი 288.969 მანეთს. სუფთა შემოსავალი კი 107.629 მანეთს. XX საუკუნის 10-იანი წლებისათვის მეურნეობის მოგება გაორმაგდა.¹⁷⁴

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე აშკარაა, თუ როგორ იქნებოდნენ დაინტერესებულნი კახეთის რკინიგზის მესვეურები, რომ არა მარტო წინანდალში, არამედ სოფელ მუკუზანსა და ნაფარულში აშენებულიყო დიდი სადგურები, რაც პრაქტიკულად განხორციელდა კიდევ.

ე. დ. ვურცელმა საჭიროდ ჩათვალა აგრეთვე აშენებულიყო ბაქანი მთავარი ხაზის 105-ე კილომეტრზე სამგზავრო მატარებლების გასაჩერებლად. თუმცა აქ მდებარე დიდ სოფელ ბაკურციხეს (2000 სული) შეეძლებოდა ესარგებლა ტვირთის გაგზავნისა და მიღების დროს სოფელ კარდანახის კომერციული გასასვლელით, რომელიც სიღნაღის ქსელს უკავშირდებოდა. ზემოაღნიშნული ბაქანის მშენებლობა აუცილებელი იყო ადგილობრივი მოსახლეობისათვის, რადგან მთავარ ხაზზე სადგურ ნავთლულიდან ისინი ჩამოვიდოდნენ 105-ე კილომეტრზე.¹⁷⁵ თუ ბაქანი არ აშენდებოდა, მაშინ მათ მოუწევდათ ნავთლუ-

¹⁷⁴ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, ტომი VI, გვ. 141.

¹⁷⁵ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 101.

ლიდან კარდენახამდე 119 კილომეტრის გავლისას სადგურ გურჯაანში ზედმეტად გაჩერება.

წყალმომარაგების პროექტები შედგენილი და დამტკიცებული იყო, დაიწყო მათი შესრულება. უკანასკნელი გამოკვლევებით დადასტურდა, რომ უმჯობესი იყო სადგურებში მიყვანილ იქნეს თვითმავალი წყლები, ნაცვლად ადრე გათვალისწინებული ნაკადიანი წყლებისა.

მოძრაობის 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, რომლებიც დაბალანსებული იყო, შეიძლებოდა 1914 წლის ბოლოს.

მოძრაობის გახსნა კახეთის რკინიგზაზე შეიძლება შეაფერხოს იმ გადაწყვეტილმა საკითხმა, რომელიც ეხება სადგურ ნავთლულის მეშვეობით კახეთის გზის დაკავშირებას ამიერკავკასიის რკინიგზასთან და თბილისთან. აღნიშნული საკითხის გადაწყვეტა შეჩერებული იყო იმის გამო, რომ არ იყო საბოლოოდ დამტკიცებული, თუ როგორ უნდა ყოფილიყო მოწყობილი სადგური ნავთლული. ეს საკითხი 1913 წლის ივლისში წარადგინეს მთავრობის წინაშე. ყოველივე ეს ამუხრუჭებდა კახეთის რკინიგზის გაგრძელებას სადგურ თბილისამდე და იქ მისთვის სატვირთო სადგურის მოწყობას.¹⁷⁶

1913 წლის 1 სექტემბრისათვის სამუშაოების მდგომარეობა ასეთი იყო: პოლიციის მიერ ჩატარებული აღწერებით მიწების კახეთის რკინიგზისათვის გამოყოფილი იყო 155,46 კილომეტრის სიგრძეზე.

მიწის სამუშაოები I უბანზე შესრულებულია 242.778 კუბურ საჟენზე, II უბანზე 162.000 კუბ. საჟენზე. სხვა სამუშაოები I უბანზე 6855 კუბ. საჟენი, II უბანზე 7218 კუბ. საჟენი.

სელოენური ნაგებობები: I უბანზე – 4814 კუბ. საჟენი, II უბანზე – 5215 კუბ. საჟენი. მთავრდებოდა ხიდის მშენებლობა მე-13 კილომეტრზე მდინარე ლოჭინზე, რომლის სიგრძე იყო 20 საჟენი და მეორე დიდი ხიდის მშენებლობა 33-ე კილომეტრზე მდინარე იორზე. სიგრძე 60 საჟენი. დაწყებული იყო I უბანზე რკინაბეტონის მასალებით ჩაბეტონება.¹⁷⁷

მიწისზედა მშენებლობები: სადგურ ნავთლულში გრძელდებოდა რელსებისა და სამაგრების შემოზიდვა, საგზაო ჭანჭიკების გამოკლებით. ა. გუბინისათვის შეკვეთილი 75.000 შპალიდან ნავთლულში

¹⁷⁶ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 102-104.

¹⁷⁷ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 362.

შემოტანილი იყო 30.000. დანარჩენი 45.000 ჯერ კიდევ ბაქოში იყო და ელოდებოდა ვაგონების გაგზავნას. სამეურნეო მეთოდით გორის მაზრაში დამზადდა 30.000 ცალი წიფლის შპალი. გრძელდებოდა მცირე პარტიებით ალაზნის დაბლობზე მუხის შპალების დამზადებაც. 1 სექტემბრისათვის შეკვეთილი 142.000 ცალიდან ადგილზე მიტანილი იყო 104.000 ცალი.¹⁷⁸

ტელეგრაფი: ბოქინტები ჩაყრილი იყო და ხაზი გასმულია 100 კილომეტრის სიგრძეზე, ნავთლულიდან ბაკურციხემდე. სატელეფონო კავშირი მოწყობილია იმავე მანძილზე.

სამოქალაქო მშენებლობები: სამუშაოთა მწარმოებელმა ლოკშინმა, რომელთანაც დამთავრდა მოლაპარაკება და შეთანხმდა ხელშეკრულების პროექტი, უკანასკნელ მომენტში უარი განაცხადა მასზე ხელმოწერაზე. მიზეზი ერთი იყო, არავის სურდა ხელი მოეკიდა სამოქალაქო მშენებლობებისათვის. სამმართველო იძულებული გახდა, განეხორციელებინა მშენებლობა სამეურნეო მეთოდებით. ძირითადი სამშენებლო მასალები შემოდიოდა თბილისიდან გზის დაგების პარალელურად.

სადგურების წყალმომარაგება: შემდგარი იყო ნავთლულის, საგარეჯოს, გურჯაანის, თელავის სადგურების წყალმომარაგების პროექტები. წყლების ინსპექტიისათან შეთანხმებული ჰქონდათ პროექტი სადგურ საგარეჯოს „სათავის“ წყაროდან და სადგურ გურჯაანის „ჭერმის ხეის“ წყაროთი მომარაგების შესახებ.

სადგურების საკუთრება: მიღებული იყო ყველა გადასაცემი ისრები და შეკვეთილი კიდევ 25 კომპლექტი.¹⁷⁹

1913 წლის ოქტომბრისათვის დამთავრდა მიწების გამოყოფის ოპერაციები. ეს ოპერაცია უნდა ჩატარებულიყო 169,565 კილომეტრის სიგრძეზე თბილისის ქსელის ჩაუთვლელად. დამთავრდა ქოხების გამოყოფა მთავარ ხაზზე № 924 25 საყარაულოდან მეორე კილომეტრზე № 0 საყარაულომდე; 93-ე კილომეტრზე მთავარი ხაზის ბოლო საყარაულომდე, ასევე № 482 5 საყარაულოდან 141-ე კილომეტრზე სიღნაღის 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 ამიერკავკასიის რკინიგზების ტერიტორიაში.

¹⁷⁸ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 363.

¹⁷⁹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 364.

პოლიციის მიერ ჩატარებული აღწერებით გზის მთავარ ხაზს ეკავა 155,461 კილომეტრი და მონაკვეთები სადგურებთან: ვაზიანი, იორი, ბადიაური, მელაანი, გურჯაანი და თელავი. გასასვლელები სადგურებთან: ორხევი, სამგორი, საგარეჯო, თოხლიაური, კაჭრეთი, ჩალაუბანი, ვაჩნაძიანი, კარდანახი.¹⁸⁰

საინტერესოა 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 გეგმით გათვალისწინებული სამუშაოები. მათი დაპუბრუჭება გამოიწვია იმან, რომ სამუშაოთა მწარმოებლებს თავის დროზე არ გადაეცათ საჭირო მონაცემები და ნახაზები.

1913 წლის საანგარიშო პერიოდში შესრულდა 90%-ზე მეტი მიწის სამუშაოები და აშენდა 95% ხელოვნური ნაგებობები. მაგრამ რკინიგზა დაგებული იყო სადგურ ნეთლულიდან მხოლოდ 20 კილომეტრის მანძილზე. ფინანსური საქმები კახეთის რკინიგზის მშენებლობაზე არაკეთილსაიმედოა. მოსალოდნელი ზედმეტი ხარჯები დაახლოებით გამოანგარიშებით იქნებოდა 1 მილიონი მანეთი.¹⁸¹

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

1913 წლის ბოლოს და 1914 წლის თებერვალ-მარტში მთავარი 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 ვესტიფევი, თვიური ხელფასი 125 მანეთი;
2. პეტრე სერგის ძე ხოდოროვსკი – 125 მანეთი;
3. მიხეილ გერასიმეს ძე ცეტლინი – 125 მანეთი;
4. ილია ზეთისოს ძე გრინბერგი – 125 მანეთი;
5. მიხეილ ალექსანდრეს ძე დოლიძე – 125 მანეთი;
6. გიორგი ავქსენტის ძე კამკამაძე – 125 მანეთი;

¹⁸⁰ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 364-365.

¹⁸¹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 364-365.

7. ტივრან არმენის ძე ნახრატიანცი - 125 მანეთი.

II უბანზე მიიღეს:

1. ისიდორე სერგის ძე სტროგანოვი - 125 მანეთი;
2. ღონღუზა ლოფთერ-ოღლი - 125 მანეთი;
3. ალექსი კლემენტის ძე ვედერნიკოვი - 125 მანეთი;
4. გიორგი ვლადიმერს ძე შალუაშვილი - 125 მანეთი;
5. ფედორ ფედორის ძე რუბანოვი - 125 მანეთი;
6. ილია მიხეილის ძე გულისოვი (გულისაშვილი) - 125 მანეთი;
7. იური ალექსის ძე სკობლო - 125 მანეთი;
8. პეტრე ემელიანეს ძე პოპოვი - 125 მანეთი.¹⁸²

ამ სამუშაოთა მწარმოებლებთან ძირითადად მუშაობდა ადგილობრივი მოსახლეობა ე.წ. დღიური მუშების სახით. როდესაც ვენახის სამუშაოები დაიწყებოდა, მაშინვე იგრძნობოდა მუშახელის ნაკლებობა. უბნის უფროსები იძულებულნი ხდებოდნენ, დაეჭირავებინათ მუშები თბილისიდან და თბილისის გუბერნიის სხვადასხვა მაზრებიდან.

1914 წლის 29 მაისს პეტერბურგში ჩატარდა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების სხდომა, სადაც აღინიშნა, რომ სამუშაოები რკინიგზის მშენებლობაზე დღითიდღე წინ მიიწეეს და აღნიშნულ მომენტში წარმოგვიდგება შემდეგი სახით: მიწისა და ხელოვნური ნაგებობების სამუშაოები დამთავრების სტადიაშია, პირველ ადმინისტრაციულ მონაკვეთზე ხელოვნური ნაგებობები დამთავრებულია და სამუშაოთა მწარმოებლებისაგან მიღებულია. მიწის სამუშაოები მიღებული იქნება მცირეოდენი ამალღებების დამთავრების შემდეგ. დასასრულს უახლოვდება სამუშაოები მეორე ადმინისტრაციულ მონაკვეთზე: ე. ი. ჩალაუბნის გადასასვლელზე და ალაზნის დაბლობზე. ამ ნაწილში მიწის სიმაგრეების სამუშაოები დამთავრებულია. ხელოვნურ სამუშაოებს კი, როგორცაა ჯებირების აშენება და ხიდების გაყვანა, შეფერხება უკვალარ ემუქრება:

კახეთის ხაზზე სამუშაოების საერთო მაჩვენებელი რეგსების დაგება, რომელიც შესრულებული იყო საერთო რაოდენობის 3/5, ე. ი. ნავთლულიდან თელავამდე 100 კილომეტრის სიგრძეზე.

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

¹⁸² სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 371.

ბოლოს სადგურ გურჯაანამდე იქნა გაყვანილი, რომელიც მდებარეობს ალაზნის დაბლობზე. 1914 წლის დარჩენილ დროში გზის დაგება სადგურ გურჯაანიდან გავრძელდა ორივე მიმართულებით – ქ. თელავამდე და სადგურ წნორის-წყალამდე. მაშასადამე, დროებითი მოძრაობა შეიძლებოდა გახსნილიყო 1914 წლის გვიან შემოდგომაზე, იმ წლის მოსავლის გამოსატანად.

მნიშვნელოვანი შეფერხება იყო სამოქალაქო მშენებლობაში, რასაც დიდი როლი უნდა ეთამაშა რკინიგზის მოშსახურების სფეროში. მრავალმხრივი ცდების მიუხედავად ამ საქმის ჩაბარება ვერ მოხერხდა სამუშაოთა მწარმოებლებზე და მუშაობა სამეურნეო მეთოდებით მიმდინარეობდა. ძირითადი სამშენებლო მასალები მოჭქონდათ თბილისიდან. გზის დაგების შედეგ ეს სამუშაოები სწრაფი ტემპებით წარიმართა. „კახეთის რკინიგზის საზოგადოებისათვის ძირითადი სიბნელე მოძრაობა ვადაზე ადრე რომ გაიხსნას სწორედ სამოქალაქო მშენებლობების დაუმთავრებლობა იქნება. რაც შეეხება მოძრაობის გახსნის ვადას – 1915 წლის 18 ივლისს, არის საფუძველი იმისა, რომ აღნიშნული დროისათვის გზის მშენებლობა საბოლოოდ დამთავრდეს“.¹⁸³

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

მშენებლობის ფინანსური მდგომარეობა არ შეიძლებდა ჩათვლილიყო დამაკმაყოფილებლად. ზოგიერთი ფასების არათანაფარდობას სამუშაო მასალებსა და მუშახელზე ფასების გაზრდას უკანასკნელი ორი წლის განმავლობაში, დროებითი ნაგებობების შეცვლას მუდმივით და, რაც მთავარია, ზოგიერთი სამუშაოების რაოდენობათა გაზრდის აუცილებლობას თავდაპირველად გათვალისწინებულთან შედარებით, არ შეიძლებოდა არ ემოქმედა ადრე დამტკიცებულ გზის ღირებულებასა და სინამდვილეში არსებულ გზის მშენებლობათა მოთხოვნილებაზე.

გზის ღირებულების უწყისთან შედარებით იმდენად დიდი იყო ზედმეტი დანახარჯები, რომ საზოგადოების გამგეობა იძულებული გახდა, დაევალებინა მთავარი ინჟინრისათვის, შეედგინა დამატებითი სააღრიცხვო უწყისი, რომელშიც ნათლად იქნებოდა ასახული ის

¹⁸³ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 372.

საშუალოები. რაც თავდაპირველად არ იყო გათვალისწინებული. დამატებითი უწყისი მშენებლობის ინსპექტორის ა. რახმანინის ხელით გადაეცა კავშირგაბმულობის სამინისტროს. საზოგადოების გამგეობის მონაცემებით დამატებითი უწყისი გაანგარიშებულია 1 მილნ. მანეთზე, ე.ი. შეადგენდა ადრე დამტკიცებული უწყისის 8%-ს.

იმ შემთხვევაში, თუ უკვე რეალიზებული კაპიტალი და თანხა დროებითი მოძრაობის გახსნამდე არ იქნებოდა საკმარისი, მაშინ საზოგადოების გამგეობა იძულებული გახდებოდა, არსებული კანონმდებლობით საჭირო კაპიტალის გაზრდისათვის გამოეცა დამატებითი საობლიგაციო სესხები.

კახეთის რკინიგზის შემოსავლის მოსალოდნელი გაზრდა პირველად გაანგარიშებულთან შედარებით იძლეოდა იმის საფუძველს, რომ სააქციონერო და საობლიგაციო კაპიტალის ნორმების გაზრდა, რომელიც დაშვებულია კერძო რკინიგზების მშენებლობის წესდებით, დამტკიცებული იქნებოდა. მთავრობა არ იქნება წინააღმდეგი, რომ კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებამ გამოუშვას დამატებითი ობლიგაციები აქციების გამოშვების გარეშე.¹⁸⁴

საზოგადოება თვლიდა, რომ რკინიგზის შემოსავლის გაზრდის მიზნით კარგი იქნებოდა საწარმოს გაზრდა. საჭირო გახდა კომპეტენტური ორგანოებისათვის ეთხოვათ, რომ ალაზნის დაბლობის საზღვრებში, მისი დინების ზედა მიმართულებით აშენებულიყო რკინიგზა თელავიდან სოფელ ახმეტამდე. 25 კილომეტრის მანძილზე. მაგრამ საზოგადოების გამგეობის ამ გეგმებს განხორციელება არ ეწერა იმის გამო, რომ მოსალოდნელი იყო პირველი 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, შეფარდებით 10 კურსით – მთლიანად 12.370.960 მანეთი;

2. სხვადასხვა შემოსავლები:

ა) ლონდონის ბანკის სინდიკატის მიერ ჩარიცხული პროცენტი ვალუტის გადმორიცხვისას – 69.655 მანეთი;

ბ) სხვადასხვა შემოსავლები – 3.380 მანეთი;

სულ ამ თანხებმა შეადგინა 775.963 მანეთი.¹⁸⁵

¹⁸⁴ სსცია, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 373.

¹⁸⁵ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 373.

1914 წლის 29 ივლისს მთავარი ინჟინრის მონაცემებით სადგურმა ბაქომ უარი განაცხადა მიელო კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის საჭირო ნავთობი. ყოველ კვირას რკინიგზისათვის აუცილებელი იყო 5-7 ცისტერნა ნავთი. მისმა მოუწოდებლობამ მშენებარე ხაზზე შეაჩერა მოძრაობა და დაამუხრუჭა არა მარტო მშენებლობა, არამედ გზის დაგებაც.

აქვე გასათვალისწინებელი იყო შედეგი:

1. დასაგები დარჩა 20 კილომეტრი გზა;
2. გზის სწორი მოძრაობის ათვისება შეიძლება გამოყენებულიყო ჯარისკაცების გადასაყვანად და სამხედრო ტვირთის გადასატანად. ამიტომ საზოგადოების გამგეობა თხოვდა ამიერკავკასიის რკინიგზების ხელმძღვანელობას:

ა) ან მიელო სადგურ ბაქოში კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის 5-7 ცისტერნა ნავთობი;

ბ) ან გამოეგზავნა 30 ცისტერნი ნავთობის თბილისის საწყობებიდან, რაც საჭირო იქნებოდა გზის დასაგები სამუშაოების გასაგრძელებლად.¹⁸⁶

1914 წლის 2 სექტემბერს დამთავრდა გზის დაგება. დამთავრდა სადგურ ვაჩნაძიანამდე და სიღნაღის ქსელის მე-19 კილომეტრამდე, გზის დაბალასტება გაკეთდა 7200 კვ. საუენზე. მოეწყო კარიერები 121-ე კილომეტრზე სოფელ ვაჩნაძიანთან და მერვე კილომეტრზე სიღნაღთან. 70 სახაზო მშენებლობიდან 55 უკვე დამთავრებულია. 23 საცხოვრებელი სახლიდან 11 ვარგისია. სექტემბრის შუა რიცხვებში შესაძლებელია ბაკურციხიდან გურჯაანის საცხოვრებელ სახლებში გადატანილი იქნას II უბნის კანტორა და გადაყვანილი იყვნენ მოსამსახურეები. II სამგზავრო სადგურიდან 5 მუშაობს, ყველა ხილები გამზადებულია, დარჩა მხოლოდ 3 ექვსსაუენიანი ხიდის გაწყობა ვაჩნაძიანსა და თელავს შორის. მიღებულია 800 საუენი სამღუმეიანი, 3600 საუენი ოთხღუმეიანი და 1630 ექვსღუმეიანი წყლის გასაყვანი მილები.¹⁸⁷ ჩადებულია წყლის მილები სადგურ ნავთლულთან ორ კილომეტრზე, საგარეჯოსთან სამ და გურჯაანთან ოთხ კილომეტრზე. სამუშაოები ყველგან მიმდინარეობდა, თუმცა ნელი ტემპებით.

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

¹⁸⁶ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 116.

¹⁸⁷ იქვე, ფურც. 125.

1914 წლის 4 ოქტომბერს მიწის სამუშაოები სიღნაღის ქსელთან მთლიანად დამთავრდა. დარჩენილი იყო მცირე სამუშაოები, რომელიც პროექტის გათვალისწინებით დამთავრდებოდა 1914 წლის ნოემბერში.

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

1. სამგზავრო 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 ჩრდილო-დასავლეთით, რომელიც კახეთის მთავარ ქელთან მდებარეობდა. ადგილობრივი ტოპოგრაფიული პირობების გამო საჭირო გახდა სადგურის მიმდებარე ფართობზე ორი რკინაბეტონის ზიდის აგება. ყვარლის სახმელეთო ტრასა ახლოს მდებარეობდა თელავთან, რაც აადვილებდა სადგურთან მისვლას როგორც ქალაქის მხრიდან, ასევე ალაზნის გადაღმა მდებარე სოფლებიდან. სადგური თელავიც ასრულებდა იგივე ოპერაციებს, რასაც წნორის-წყალი.

მოდრავი შემადგენლობის გასარემონტებლად საჭირო გახდა გურჯაანში აშენებულიყო მცირე სახელოსნოები. როგორც მოძრავი შემადგენლობის ინჟინრების XVII რიგგარეშე ყრილობაზე დამტკიცდა, ინვენტარი კახეთის რკინიგზაზე იყო შემდეგი — 19 ორთქლმავალი, 29 სამგზავრო და 292 სატვირთო ვაგონი. მათგან დიდ რემონტს ყოველწლიურად საჭიროებდა:

1. ორთქლმავალი — 4;
2. ტენდერი — 4;
3. სამგზავრო ვაგონი — 5;
4. სატვირთო ვაგონი — 25.

ასეთი მცირე მოძრავი შემადგენლობისათვის ხელსაყრელი არ იყო დიდი სარემონტო სახელოსნოების აშენება, რადგან ხაზთან ახლოს თბილისში არსებობდა დიდი სახელოსნოები.

კახეთის რკინიგზის მთელი ხაზის სიგრძე იყო 160 კილომეტრი, საიდანაც მთიან მონაკვეთს მელაანიდან გურჯაანამდე 20

კილომეტრის სიგრძეზე ემსახურებოდა ორი ორთქლმავალი. შემოთავაზებული ტექნიკური პირობების გათვალისწინებით ამ მონაკვეთს შეეძლო გაეტარებინა დღე-ღამეში 2 წყვილი სატვირთო-სამგზავრო და 3 წყვილი სატვირთო მატარებელი. ორთქლმავლების გადასარბენი და დამატებითი მატარებლების მანევრები შეესაბამებოდა მელაანი-გურჯაანის მონაკვეთის გამტარუნარიანობის 30%-ს.

ნავთლულ-გურჯაანის მონაკვეთის 109 კილომეტრ მანძილზე საჭირო იყო შემდეგი სახელოსნოები:

1. ასაწყობი უბანი;
2. მოზიდული ვაგონების უბანი;
3. სამჭედლო უბანი;
4. სადურგლო უბანი;
5. საინსტრუმენტო უბანი;
6. სასხმელი საამქრო;
7. სამღებრო საამქრო.

დებო და სახელოსნოები განლაგებული იყო თავის მხარეზე 500 საჟენ მანძილზე, მოსაცდელი დარბაზიდან მოშორებით ჩრდილოეთისაკენ.

1914 წლის 4 ნოემბრისათვის სადგურების მშენებლობაზე დახარჯული იყო შემდეგი თანხები:

1. სადგური ვაზიანი – 7225 მანეთი;
2. სადგური იორი – 3400 მანეთი;
3. სადგური საგარეჯო – 11690 მანეთი;
4. სადგური ბაღიაური – 6700 მანეთი
5. სადგური მელაანი – 650 მანეთი;
6. სადგური გურჯაანი – 59975 მანეთი;
7. სადგური ვაჩნაძიანი – 2350 მანეთი;
8. სადგური კარდანახი – 2550 მანეთი;
9. სადგური წნორი – 34.660 მანეთი;
10. სადგური თელავი – 58.750 მანეთი.

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

1) მიწის სამუშაოები მთლიანად დამთავრდა, გამონაკლისი იყო ნავთლულის, გურჯაანის, თელავის და წნორის სადგურების გასაფართოებელი მონაკვეთები;

2) ყველა ხელოვნური ნაგებობების მშენებლობა დამთავრდა;

3) მთავარ ხაზზე გზის დაგება მთავრდებოდა.

სხდომაზე დადგინდა: დაევალოს მთავარ ინჟინერ ა. რაციბორსკის იმ განგარიშებით აწარმოოს დარჩენილი სამუშაოები, რომ წესდებით გათვალისწინებულ დროში – 1915 წლის 18 ივლისი – გაიხსნას სწორი მოძრაობა რკინიგზაზე. მოძრაობის გახსნა შეიძლება „იმ შემთხვევაშიც კი, თუ დარჩება მცირედი სამუშაოები, რომლებიც ხელს არ შეუშლიან მოძრაობას და შეთანხმებული იქნება სახელმწიფო კონტროლის ინსპექციასთან“.¹⁸⁸

1914 წლის 10 დეკემბერს მთავარმა ინჟინერმა ა. რაციბორსკიმ დაქუმა გაუგზავნა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოების გამგეობას, სადაც აღნიშნავდა, რომ გაიმართა მოლაპარაკება ამიერკავკასიის რკინიგზის ხელმძღვანელობასთან, რომლის თანახმად, კახეთის რკინიგზაზე დროებითი მოძრაობის გახსნის შემთხვევაში თბილისმა მიიღოს სამგზავრო მატარებელი. მაგრამ წინააღმდეგია მიიღოს სატვირთო მატარებლები ხანგრძლივი დროით თავის საკუთრებაში მყოფ ნავთლულის სადგურში. საჭირო გახდება ყველა სატვირთო ოპერაციები მოხდეს ჩვენს ნავთლულში, რაც აუცილებლად შეამცირებს სატვირთო მოძრაობას კახეთის რკინიგზაზე. გთხოვთ მაცნობოთ, თანახმაა თუ არა გამგეობა ასეთი პირობებით მოძრაობის გახსნაზე. მოძრაობა დაწესდება შემდეგი მარშრუტებით: კვირაში სამჯერ თელავამდე და სამჯერ სიღნაღის ქსელით სადგურ კარდანახამდე, ხოლო ორი თვის შემდეგ წნორამდე.¹⁸⁹

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

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

პირველი მსოფლიო ომის დაწყებამ, სარკინიგზო ტვრთბრუნვის გაუარესებამ, სპეციალური სამხედრო-სარკინიგზო ბატალიონის ომში გაწვევამ გააჩერა კახეთის რკინიგზაზე გზის დაგების სამუშაოები. ხოლო ამ საქმისათვის სპეციალური მუშათა კადრების მოზიდვა მშენებლობაზე ვერ მოხერხდა.

¹⁸⁸ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 140.

¹⁸⁹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 141.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, 1915 წლის შემოდგომაზე კომერციული მოძრაობის გახსნა შეუძლებელი გახდა.

ტვირთების გადატანაზე დიდი ზეგავლენა იქონია საგანგებო მდგომარეობამაც. მოძრაობის გახსნის დროის დაგვიანებამ, რამაც გამოიწვია ნაწილი ღვინისა და ტვირთების სახმელეთო გზით გადაზიდვა, ღვინის ვაჭრობის შემცირება, სამხედრო გადასახადის დაწესება.

გამოცხადებულმა სამხედრო მდგომარეობამ უარყოფითად იმოქმედა კახეთის რკინიგზის ტვირთების გადატანაზე. ამას ზედ დაერთო ის, რომ სადგური ნავთლული მოშორებული იყო თბილისის ცენტრალურ ნაწილთან და საჭიროებდა ზედმეტ ხარჯებს ნავთლულიდან ქალაქის ცენტრამდე ტვირთის გადატანაში – სახმელეთო გზით.

მიუხედავად ამისა, დროებითი კომერციული მოძრაობის პირველი შედეგები შეიძლება ჩაითვალოს დამაკმაყოფილებლად. 1915 წლის იანვრიდან 4 მაისამდე საერთო შემოსავალი იყო 149.334 მანეთი, რაც დღიურად შეადგენდა 1345 მანეთს.

გზის მშენებლობაზე სამუშაოების მდგომარეობა ასეთი იყო: მიწისა და ხელოვნური ნაგებობების სამუშაოები დამთავრებულია. გზის 70%-ის დაბალასტება დასასრულს უახლოვდება. სამოქალაქო ნაგებობათა 60% აშენებულია.¹⁹⁰ სადგურების წყლით მომარაგების სამუშაოები მთავრდებოდა, თუ რკინიგზებით ვერ იქნებოდა შემოტანილი საჭირო მექანიკური მოწყობილობა, მაშინ წყლით მომარაგების ოპერაციები დამთავრდებოდა სწორი მოძრაობის გახსნის შემდეგ.

სწორი მოძრაობის გახსნის მოახლოებასთან დაკავშირებით საჭიროა გამოინახოს კანდიდატი გზის უფროსის თანამდებობაზე. საზოგადოების გამგეობამ ამ თანამდებობაზე რეკომენდაცია მისცა გ.პ. თუმანოვს (თუმანიშვილი), რომელიც იყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობის მთავარი ინჟინრის მოადგილე. მშენებლობისას კარგად გამოჩნდა მისი ბევრი დადებითი თვისება, ცოდნა როგორც ადგილობრივი მხარისა, ასევე გზის ექსპლუატაციისა. გ. პ. თუმანოვმა თანხმობა განაცხადა გზის მმართველის თანამდებობაზე და დაენიშნა წლიური ხელფასი 9000 მანეთი.¹⁹¹

წესდებით 1915 წლის 18 ივლისისათვის ყველა სამუშაო უნდა დამთავრებულიყო. მაგრამ ომის მდგომარეობით გამოწვეულმა შეფერხებებმა ზემოაღნიშნული თარიღი კვლავაც გადასწია. საზოგადოების გამგეობამ თხოვნით მიმართა კავშირგაბმულობის მინისტრს, რომ სამუშაოების დამთავრება და სწორი მოძრაობის გახსნის თარიღი გაგრძელდეს 1915 წლის 15 ნოემბრამდე.

¹⁹⁰ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 371.

¹⁹¹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 375.

მაგრამ მიუხედავად ამისა, 1915 წლის 18 ივლისისათვის კახეთის რკინიგზის მშენებლობა ფაქტობრივად დამთავრდა, დარჩა მხოლოდ მცირეოდენი სამუშაოები. 1915 წლის 22-31 ივლისს გზის მიძღვება სახელმწიფო კომისიამ ყველა შესრულებული სამუშაო დამაკმაყოფილებლად ჩათვალა. უკვე დამტკიცებული პროექტების მიხედვით და ტექნიკური თვალსაზრისით გზა დაკომპლექტებული იყო საჭირო მოსამსახურე პერსონალით, მოძრავი შემადგენლობით და მოძრაობის საწყის პერიოდში სათბობ-საპოხი 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 მთლიან ხაზე გაიხსნა მოძრაობა.

გზის მმართველად მოწვეული გ.პ. თუმანოვი 1915 წლის 18 ივლისს კავშირგაბმულობის მინისტრმა დაამტკიცა ამ თანამდებობაზე.

გზაზე მოძრაობის გახსნის დროისათვის – მთავარი ინჟინრის მონაცემებით – სამუშაოები, რომლებიც დაწყებული არ იყო, შეფასდა 600.000 მანეთის ოდენობით (მათ შორისაა სახელოსნოები და ორთქლმავლების გასაჩერებელი შენობები – 300.000 მანეთი), ხოლო დაუმთავრებელი სამუშაოები შეფასებული იყო 800.000 მანეთად. ეს და სხვა სამუშაოები დასამთავრებლად გადაეცა კახეთის რკინიგზის მმართველობას.

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

1915 წლის 1 სექტემბერს კახეთის რკინიგზის მთელ ხაზზე მოძრაობის გახსნასთან დაკავშირებით შედგენილ იქნა 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 სიგრძე 161 კილომეტრი;

მატარებლების საერთო გადარბენა 345.285 კილომეტრი;

¹⁹² სცსსა, ფ. 287, ანაწ. I, საქ. 53, ფურც. 376.

მათ შორის:

სამგზავრო მატარებლების მოძრაობა 126.948 კილომეტრი;¹⁹³

სატვირთო მატარებლების მოძრაობა 262.417 კილომეტრი;

სამეურნეო მოძრაობა 82.920 კილომეტრი;

ხარჯთაღრიცხვით საერთო შემოსავალი განისაზღვრა შემდეგი ციფრებით:

ფასიანი მგზავრების რიცხვი 158.000 ადამიანი;

ბარგის რაოდენობა 40000 ფუთი;

ტარიფებით გადატანა და მცირე სიჩქარით 11.650 ფუთი;

ერთი მგზავრის მიერ გადახდილის რაოდენობა 1,91 კაპ;

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

ზემოთ ჩამოთვლილი მონაცემებიდან შემოსავალი განსაზღვრულია შემდეგი სახით:

მგზავრების გადაყვანით და ბარგის გადატანით 330.039 მანეთი;

ტვირთის გადატანით 968.386 მანეთი;

სხვა შემოსავლები 105.575 მანეთი;

ეს თანხები მთლიანად შეადგენს 1.394.000 მანეთს.¹⁹⁴

ხარჯთაღრიცხვით 1916 წლისათვის გასავალი გამოიხატება 1.149.996 მანეთში.

ხარჯთაღრიცხვით შემოსავალი და გასავალი შეადგენს:

გზის სიგრძე 161 კილომეტრი;

მატარებლების გადარბენა 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.¹⁹⁵

1916 წლის 11 ნოემბერს ჩატარდა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა რწმუნებულებისა და დეპუტატთა კრება. თავმჯდომარეობდა გუბერნიის თავადაზნაურთა წინამძღოლი, სახელმწიფო საბჭოს წევრი

¹⁹³ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 377.

¹⁹⁴ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 378.

¹⁹⁵ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 377-378.

კ. ნ. აბხაზი. მონაწილეობდნენ მაზრების რწმუნებულები — სიღნაღი-დან მ. ა. ანდრონიკოვი (ანდრონიკაშვილი), დუშეთიდან გ. ა. ბაგრა-ტიონ-მუხრანსკი, ბორჩალოდან მ. ა. სუმბათოვი (სუმბათაშვილი) და თავადაზნაურთა დეპუტატები: გ. ი. ტულავეი, გ. დ. ჟურული, თავადი კ. ზ. მაკაევი, გ. ზ. ტურიევი, თავადი ნ. მ. მელიქოვი; აგრეთვე გუბერნიის თავადაზნაურთა მდივანი ი. ვ. ზურაბოვი (ზურაბაშვილი), კომისიის წევრები რ. ს. ყაზბეგი და პ. დ. გელევანოვი (გელევა-ნიშვილი), კახეთის რკინიგზის მმართველი გ. პ. თუმანოვი და ფ. გ. გოგაჩაიშვილი.

გუბერნიის ხელმძღვანელმა კ. ნ. აფხაზმა მოახსენა შეკრებილებს, რომ პეტროგრადში მისი და თავად დ. ა. ჩოლოკაევის ყოფნისას ორივემ მოინახულა კახეთის რკინიგზის საზოგადოების მაშინდელი გამგეობა. საუბარი ეხებოდა გამგეობის ადგილსამყოფელის გადატანას პეტროგრადიდან თბილისში. ფ. ლიპსკისთან მოლაპარაკების შემდეგ გამოირკვა, რომ ეს საკითხი დადებითად გადაწყდებოდა, ოღონდ აუცილებელია დანიშნული იქნას პიროვნება, რომელიც გადაიბარებს საზოგადოების საქმეებს.¹⁹⁶

ეს პიროვნება ისე უნდა დაუფლებოდა საქმეებს, რომ თბილისში მათი გადატანის დროს საზოგადოების მუშაობა არ შევერხებულყო. საქმეები დროებით მხოლოდ მაშინ შეჩერდებოდა, როცა ისინი გზაი იქნებოდა. წინათ იყო მოსაზრება, რომ საზოგადოების კანცელარიის უფროსად და ბუღალტრად თავად ზ. დ. ავალოვის რეკომენდაციით მოწვეული ყოფილიყო თავადი დ. ნ. დიასამიძე, რომელიც მსახუ-რობდა პეტროგრადში. მაგრამ გამოირკვა, რომ დ. ნ. დიასამიძე ოჯა-ხური პირობების გამო პეტროგრადიდან თბილისში ვერ გადმოვიდოდა.

მოსმინა რა თავადაზნაურთა წინამძღოლის ეს განცხადება, შეკ-რებამ დაადგინა: ეთხოვოს ფ. გ. გოგიაშვილს გაემგზავროს პეტ-როგრადში საზოგადოების საქმეების მისაღებად. ფ. გ. გოგიაშვილი მალე დათანხმდა საზოგადოების გამგეობის თავმჯდომარეობას. წლი-ური ხელფასი დაენიშნა 4800 მანეთის ოდენობით.

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

საზოგადოების გამგეობის შემადგენლობიდან გამოიყვანეს ზ. დ. ავალოვი, რადგან 1917 წლის 31 მაისს სენატორად დაინიშნა.¹⁹⁷

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

¹⁹⁶ სცსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 49.

¹⁹⁷ „მაცნე“, ისტორიის სერია, 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 პირველმა მსოფლიო ომმა კორექტივი შეიტანა ამ ვარაუდში. საომარი დროის სიძნელეთა პირობებში 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 ბოლშევიკებმა კახეთის რკინიგზის საზოგადოება გააუქმეს და კახეთის რკინიგზა შეუერთდა ამიერკავკასიის რკინიგზას.

თავი IV

კახეთის რკინიგზა და მისი ეკონომიკური შედეგები (1915-1921 წწ.)

კახეთის რკინიგზის აშენებას მთელი მხარის ეკონომიკური და კულტურული განვითარებისათვის უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა. მისი საშუალებით მოხერხებული სამეურნეო და კულტურული კავშირი დამყარდა ამიერკავკასიისა და იმპერიის 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 შესამჩნევი გახდა ალაზნის დაბლობზე წარმოების ზრდის ტენდენცია: 1) კახეთის რკინიგზის მოსალოდნელმა მშენებლობამ მოსახლეობაში გამოიწვია საკუთარი ევენახების 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 უქონლობა; 3) იმის გამო, რომ ტყის მასალა თბილისში ყოველწლიურად ძვირდებოდა, დაიწყო მისი სახმელეთო გზით შემოტანა, რაც ძვირი ჯდებოდა.

ილია ჭავჭავაძე 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 გაყვანამდე შეუძლებელი იყო.

ალაზნის დაბლობზე აყენებდნენ განთქმულ კახურ ღვინოს. მაგრამ ამ ღვინის მაღალი ხარისხით შენახვა ხდებოდა მხოლოდ ადგილზე, თვით კახეთში. რუსეთში გაყიდული კახური ღვინოები მაგარი იყო და ვერ უწევდა კონკურენციას რუსეთის ბაზრებზე შემოტანილ ევროპულ ღვინოებს. ადგილობრივი მოხმარებისათვის ყურძნის წვენს 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 გრძელი სახმელეთო გზებით გადატანისას ასეთი ღვინოები მალე ფუჭდებოდა. რაც შეეხება კახეთიდან გასატან ღვინოებს, მას დიდხანს ტოვებდნენ ქვევრებში პირველ გამოყვანამდე, რათა წვენს აეღო დიდი რაოდენობით ტანინი, რის გამოც ღვინო მალე აღარ ფუჭდებოდა და შეიძლებოდა მისი გადატანა შორეულ სახმელეთო გზებზე. დასაშვები იყო აგრეთვე ტემპერატურის შეცვლაც.¹⁹⁸

კახური ღვინოების განსაზღვრული რაოდენობით გატანა რუსეთისა და ევროპის სახელმწიფოების ბაზრებზე მისი სიმაგრიით იყო გამოწვეული.¹⁹⁹

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, კახეთის საუფლისწულო მამულებში თავიდანვე დაიწყეს ღვინოების ევროპული წესით დაყენება. ყურძნის მიღება-გადამუშავების და ღვინის დაძველებისათვის წინანდალში აშენდა სარდაფი-ქარხანა. აქ დაწურულ ყურძენს მხოლოდ მცირე ხნით ტოვებდნენ ქვევრებში, სამაგიეროდ, ახალ ღვინოს ინახავდნენ სარდაფებში სამი წლით თანაბარ 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.

¹⁹⁸ М. Балас. Виноделие в России, ч. 1-2; С.-И., 1896. გვ. 158.

¹⁹⁹ იგივე, ч. III, С.-И., 1897; გვ. 210.

თავისი სოციალური მდგომარეობიდან გამომდინარე ჩვეულებრივი რიგითი მევენახე და გლეხი ვერ შეძლებდა ისეთი დიდი სარდაფების აშენებას, რომელიც დაიტევდა 3-4 წლის მოსავალს. აგრეთვე ამ სარდაფების მოწყობას საჭირო ინვენტარითა და მანქანებით, ვერ დაელოდებოდა მთელი 4 წლის განმავლობაში საკუთარი მოსავლისაგან მისაღებ ფულს.

ვენახების უცხოელი მეპატრონეები ყურძნის წვენს მაშინვე ახამდნენ ქვევრებში და მისი დუღილი მიმდინარეობდა ყოველგვარი მორევის გარეშე. პირველი დუღილის დამთავრების შემდეგ, ეს ახალი ღვინო უკვე იყიდებოდა ჩვეულებრივი ფასებით უცხოელ ვაჭრებზე, ღვინის ვაჭრები სწორედ ამ დროს დადიოდნენ სოფლებში, სინჯავდნენ ღვინოებს კასრიბიდან და თუ მოეწონებოდათ, ყიდულობდნენ და მაშინვე ბეჭდავდნენ კასრებს, რათა ნაყიდი ღვინო დაეცვათ ფალსიფიკაციისაგან. დაცარიელებული ღვინის კასრები უკან მიჰქონდათ გერმანიის რკინიგზის საშუალებით ყოველგვარი გადასახადების გარეშე. უცხოელებს საკუთარ გამგებლობაში ჰქონდათ რკინიგზის ქსელი, ამიტომ ყოველთვის ამჯობინებდნენ ახალდაყენებული ღვინოების გატანასა და გაყიდვას და სავსებით გამორიცხავდნენ ღვინის გაფუჭების შესაძლებლობას. კახეთშიც, სანამ რკინიგზა აშენდებოდა, ღვინის მფლობელები ცდილობდნენ საკუთარი ნაწარმი დაძმარებისაგან გადაერჩინათ.

ზემოაღნიშნული საზღვარგარეთის მეურნეობის მოკლე დახასიათებიდან კარგად ჩანს, რომ მევენახეობის ქვეყნებში მეურნეობის სწორად და რაციონალურად წარმართვისათვის აუცილებელია სარკინიგზო ხაზები, რომლის გარეშეც ღვინის გასაღება წარმოუდგენელი ფაქტია.²⁰⁰

კახეთის რკინიგზის მშენებლობის დამთავრებამ შესაძლებელი გახდა ამ რეგიონში მევენახეობა-მეღვინეობის სწორად წარმართვა. 1915 წლის 1 სექტემბერს, მოძრაობის გახსნის პირველსავე წელს, კახეთიდან რკინიგზით გატანილი იქნა 2 მილიონი ვედრო საუკეთესო ღვინო.²⁰¹ ასეთი რაოდენობის ღვინის გასაღების ბაზარი, თბილისი უკვე ვეღარ იქნებოდა, ასეთი ბაზარი იყო რუსეთი და საზღვარგარეთის ქვეყნები. თბილისი კახეთისათვის გახდა ახლოს მდებარე სარკინიგზო სატვირთო სადგური და გასაყიდი საქონლის გადამცემი პუნქტი, სადაც შეიძლებოდა ასეთი რაოდენობის ღვინის მხოლოდ დროებით გაჩერება.

²⁰⁰ 3. გუგუშვილი. კაპიტალიზმის წარმოშობა და განვითარება საქართველოსა და ამიერკავკასიაში, თბილისი, 1921, გვ. 101.

²⁰¹ სტატისტიკური კრებული. 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, გვ. 36.

კახეთის რკინიგზის გახსნის შემდეგ რუსი ვაჭრები ხშირად ჩამოდოდნენ კახეთში, ყიდულობდნენ ახალდაყენებულ ღვინოს და ყოველგვარი შეფერხების გარეშე აგზავნიდნენ რუსეთისა და ევროპის ბაზრებისაკენ. რკინიგზის გარეშე ისინი ამას ვერ შეძლებდნენ, რადგანაც კახური ღვინის ხარისხი თავისი სიძლიერით არ აკმაყოფილებდა რუსეთის მოთხოვნებს, სადაც ღვინოები შემოდოდა საფრანგეთიდან, იტალიიდან და ა.შ. მეორე მხრივ რკინიგზამ ხელი შეუწყო კახურ ღვინოებს, რათა ტემპერატურის გამოცვლის შემთხვევაში არ დაძმარებულიყო.

მხოლოდ რკინიგზის გაყვანამ მისცა საშუალება კახეთს, მოემარაგებინა რუსეთი საუკეთესო, ევროპული წესით დაყენებული ღვინოებით, რომლებიც თავისი ხარისხით არ ჩამოუვარდებოდა ისეთ ცნობილ ღვინოს, როგორიც იყო მერლ დე-მასონა და საუკეთესო ბურგუნდიული და ბორდოს ღვინოები.²⁰²

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

რკინიგზამ ხელი შეუწყო აგრეთვე ადგილობრივი მოსახლეობის ფინანსური მდგომარეობის გაუმჯობესებასაც. გლესს გაუჩნდა იმის შესაძლებლობა, რომ უფრო ძვირად გაეყიდა ევროპულ წესზე დაყენებული ღვინო. ყოველივე ამან ხელი შეუწყო კახეთში მეღვინეობის სწრაფად განვითარებას და ის წამგებიანი დარგიდან მომგებიანად გადაიქცა.

შავი ღვინის წარმოების გადიდება კვლავ დააინტერესა რუსი ვაჭრები, რომლებიც უკვე საზღვარგარეთ აღარ მიდიოდნენ ღვინოების შესაძენად. დაიწყო ღვინით ვაჭრობის მოწესრიგება, გამოირიცხა ღვინის ფალსიფიცირება, რომელიც ადრე შეიმჩნეოდა. აზრი, რომ რუსეთის ბაზრებზე კახური ღვინოების გამოჩენა კონკურენციას

²⁰² ნ. ტყემლაშვილი. ნარკვევები საქართველოს მრეწველობის ისტორიიდან 1864-1920 წ.წ., თბილისი, 1958, გვ. 305.

²⁰³ გაზ. „სამშობლო“, 1916, № 438.

გაუწვედა რუსეთის სამხრეთ რაიონებიდან შემოტანილ ღვინოებს, უსაფუძვლო აღმოჩნდა.

კახური ღვინოები კონკურენციას უწევდა მხოლოდ ბურგუნდიულ და ბორდოულ ღვინოებს, რომლებთანაც იგი ხარისხით უფრო ახლოს იყო. ასეთმა კონკურენციამ დადებითი შედეგები გამოიღო არა მარტო კახეთის ეკონომიკისათვის, არამედ მთლიანად იმპერიის მეურნეობისათვის. მან გააუმჯობესა შიდა სახელმწიფოებრივი ბალანსი, გარდა ამისა, შექმნა შემოსავლის ახალი წყარო. შემოსავლიდან საწარმოში კაპიტალის დაბანდება თავისუფლად ხდებოდა, მაშინ, როდესაც წამგებიან საწარმოში ასეთი ოპერაციების წარმართვა შეუძლებელი იყო. კახეთის მეურნეობის წამგებიანობა კარგად ჩანს რკინიგზის გაყვანამდე.

ვენახების ფართობების 30%-ით გაზრდამ თავიდანვე გამოიწვია გადახარჯვა წარმოებაში. ღვინის ფასები ეცემოდა, ბევრი გაღატაკდა. მაგრამ რკინიგზის აშენებამ ეს პროცესი შეაჩერა.

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

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

სამრეწველო აღმავლობის ტემპები შედარებით ნელი, ხოლო სამრეწველო ჩამორჩენა უფრო მეტად ხელშესახები იყო რუსეთის იმპერიის განაპირა კოლონიურ რაიონებში, მათ შორის საქართველოშიც, სადაც ცარიზმში მეტროპოლიის ბურჟუაზიის კარნახით განგებ აფერხებდა მრეწველობის განვითარებას, რომ ეს მხარეები ცენტრალური რუსეთის სამრეწველო დანამატად ექცია და ძირითადად სასოფლო-სამეურნეო აგრარული პროფილის ჩარჩოებში შეეზღუდა.

1910 წლიდან სამრეწველო მოდუნება ამიერკავკასიაში ახალი აღმავლობით შეიცვალა. აღმავლობის წლებში მრეწველობის განვითარება სწრაფი ტემპით წავიდა წინ, რაც იმპერიალიზმისათვის დამახასიათებელი ნიშნებით მიმდინარეობდა: წერილ საწარმოთა ხარჯზე იზ-

რდებოდა მსხვილი ფაბრიკა-ქარხნები, ფართოვდებოდა მუშათა კონტიგენტი.²⁰⁴

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

1917 წელს თელავის მაზრაში იყო 5039 დესეტინა ვენასი, დაიკრიფა 499822 ფუთი ყურძენი და დაიწურა 418237 ვედრო ღვინო, რომლის დიდი ნაწილი გატანილი იქნა საქართველოს საზღვრებს გარეთ.²⁰⁵

იმავე წელს სიღნაღის მაზრაში ვენახები გაშენებული იყო 4971 დეს. ფართობზე, მოიწიეს 735708 ფუთი მაღალხაისხოვანი ყურძენი, დაიწურა 611433 ვედრო ღვინო, რომლის დიდი ნაწილიც საზღვარგარეთ გაიყიდა.²⁰⁶

რკინიგზის გაყვანამ ხელი შეუწყო მაზრების შიგნით ვაჭრობის განვითარებასაც. თელავის მაზრაში სავაჭროების რიცხვი 82-დან 339-მდე გაიზარდა, ხოლო სიღნაღის მაზრაში 104-დან 372-მდე.²⁰⁷

კახეთის რკინიგზის ხაზის გაყვანამ ხელი შეუწყო აგრეთვე ისეთი დარგის განვითარებას, როგორიცაა მეხილეობა.

ყოველწლიურად რუსეთს უცხოეთიდან შემოჰქონდა 12 მილიონი მანეთის ხილი, მაგრამ თანდათანობით რუსეთის ბაზრებზე შემოტანილმა ტაშკენტის ხილეულმა აჯობა საზღვარგარეთიდან შემოსულს. ორენბურგ-ტაშკენტის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ შუა აზიიდან შემოსულმა ხილეულმა მოსკოვისა და პეტერბურგის ბაზრებზე კონკურენცია გაუწია საზღვარგარეთის საქონელს.

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

მოდრობის გახსნის პირველსავე წლებში კახეთიდან და ზაქათალის ოლქიდან გატანილი იქნა 1,5 მილიონი მანეთის ხილეული,²⁰⁸ ისეთი ხილეული, რომელსაც კონკურენციას ვერ გაუწევდა სხვა ადგილებიდან შემოტანილი ხილი, მაგალითად, ზღვისპირეთის მხარეში მოწეული, რომელიც, მართალია, მოცულობით დიდია, მაგრამ ნესტიანი კლიმატის გამო ნაკლებად ტკბილია.

²⁰⁴ ე. ზოშტარია. მრეწველობის განვითარება და მუშათა კლასის ჩამოყალიბება XIX საუკუნის საქართველოში (დამუშავებული მრეწველობის განვითარება) თბილისი, 1965, გვ. 212.

²⁰⁵ სტატისტიკური კრებული. 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, გვ. 37.

²⁰⁶ იქვე, გვ. 38.

²⁰⁷ ვაზ. „ერთობა“, 1917, № 6.

²⁰⁸ ჟურნალი „მოსავალი“, 1917, № 7.

მებამეობა იმ პერიოდში თანდათან ერთ-ერთი წამყვანი დარგი ხდებოდა ამიერკავკასიის სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების წარმოებაში. ადგილი, სადაც კლიმატური პირობები იძლეოდა ამ კულტურის გახარების შესაძლებლობას კასპიისპირეთის შგავსად ამიერკავკასიაშიც ძირითადად რკინიგზების სიახლოვეს იყო განლაგებული. ბამბეულის კულტურისათვის გამოსაყვანი მიწები რკინიგზებთან უკვე დაკავებული იყო. ბამბის გამოსაყვანი ფართობის გასაზრდელად საჭირო გახდა მტკვრისა და არაქსის დაბლობებზე დამატებითი მოწყობილობების შემოტანა, რომელიც ძალიან ძვირი დაჯდა.

ალაზნის დაბლობზე ბამბის გამოყვანა პირველად დაიწყო აუთენსებელ მიწებზე, რამაც თავიდანვე დიდებული შედეგი მოგვცა. ეს იმით აიხსნებოდა, რომ ალაზნის დაბლობის გარკვეულ ნაწილში ნალექების წლიური რაოდენობა ნორმალური იყო, ამიტომ აქ შესაძლებელი გახდა ბამბის კულტურის გამოყვანა.

კახეთში ბამბეულის განვითარება ხდებოდა ჩრდილოეთ ამერიკის სამხრეთ შტატების პრაქტიკული გამოცდილების მაგალითზე — ყოველგვარი გამოყვანის გარეშე.²⁰⁹

ამიერკავკასიის საგადასახადო სამმართველომ დაიწყო ალაზნის დაბლობის სამრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე სახელმწიფო მიწებზე რუსეთიდან გადმოსახლებულთა დასახლება. მათი ძირითადი საქმიანობა იყო ბამბეულის კულტურის გამოყვანა როგორც მურის საშუალებით, ასევე პლანტაციებში. გადმოსახლებულებს მოჰყავდათ აგრეთვე პური, რომელსაც საჭიროებდა ადგილობრივი მოსახლეობა (დაახლოებით 500 ტონა წელიწადში).

კახეთის რკინიგზის ხაზის გაყვანამ გამოიწვია ამ მხარეში სრული ეკონომიკური გადატრიალება. მოძრაობის გახსნის შემდეგ გაცხოველებულად დაიწყო საქონლის გაცვლა ჩრდილოეთ და სამხრეთ კავკასიის სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების მწარმოებელურ რაიონებთან. თუ რკინიგზის გახსნამდე პურის შემოტანა ალაზნის დაბლობზე ძალიან ძვირი ჯდებოდა სახმელეთო გზებით, მოძრაობის გახსნის შემდეგ შესაძლებელი გახდა ჩრდილოეთ კავკასიიდან შემოეტანათ შედარებით იაფი პურეულის მოსავალი. ალაზნის დაბლობის მოსახლეობამ ბამბის მოყვანისა და გაყიდვის შემდეგ აქტიურად დაიწყო ჩრდილოეთის პურის შესყიდვა.

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

²⁰⁹ ნ. შველიძე, საქართველოს სოციალ-ეკონომიური განვითარების ისტორიიდან, თბილისი, 1967, გვ. 152.

უცხოელებს ყოველწლიურად უზდიდნენ ოქროთი, მძიმედ აწვებოდა იმპერიის ეკონომიკას. მეორე მხრივ რუსეთი ყოველწლიურად თითქმის ჩალის ფასად ყიდდა პურს. კახეთის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ იქმნებოდა საქონლის გაცვლის (ბამბა პურზე) შესაძლებლობა იმპერიის შიგნით. იმ დროისათვის ეს წარმოადგენდა ძირითად სახელმწიფო-ეკონომიკურ პრობლემას, რომლის გადაწყვეტის შესაძლებლობა იქმნებოდა თანდათანობით. პირველად საჭირო გახდა ძალიან ძვირი საზღვარგარეთული მოწყობილობები, რომლის შექმნაც მხოლოდ ოქროთი შეიძლებოდა. რუსი ეკონომისტები ფიქრობდნენ, რომ რკინიგზაზე მოძრაობის გახსნის შემდეგ ალაზნის დაბლობის მოსახლეობა ძირითადად გადავიდოდა ბამბეულის მოყვანაზე, მაგრამ იმასაც ითვალისწინებდნენ, რომ ადგილობრივ მოსახლეობას ამ საქმეში გამოცდილება აკლდა. მიუხედავად ამისა, ბამბის კულტურაზე გადასვლას ხელს არაფერი უშლიდა, რადგან ამ კულტურის გახარებისათვის საჭირო მიწის ფართობები უკვე არსებობდა. ეკონომისტები აღნიშნავდნენ, რომ კახეთის რკინიგზის აშენების შემდეგ, როგორც ამიერკავკასიის რკინიგზაზე, აქაც გამოჩნდებოდნენ ვაჭრები ლოძიდან და მოსკოვიდან, რომლებიც რკინიგზის სადგურებთან ახლოს მოაწყობდნენ ბამბის გასასუფთავებელ ქარხნებს, მისცემდნენ ადგილობრივ მოსახლეობას თესლეულს და გახსნიდნენ კრედიტებს მომავალი უხვი მოსავლისათვის.

კახეთში მოყვანილ ბამბას ექნებოდა გასაღების ბაზარი რუსეთის იმპერიის შიდა გუბერნიებში. ეს ადვილად მოხდებოდა, მას შემდეგ, რაც უკვე გაყვანილი კახეთის რკინიგზა შეუერთდებოდა გადასასვლელ რკინიგზას ვლადიკავკაზიდან თბილისზე გავლით.

მაგრამ ზემოაღნიშნული რუსი ეკონომისტების მოსაზრება არ გამართლდა, რადგან კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის გახსნის შემდეგ ვერ მოხერხდა გადასასვლელი რკინიგზის მშენებლობა. ბოლომდე ვერც იმან გაამართლა, რომ ბამბეულის კულტურის ისეთი რაოდენობა მოეყვანათ კახეთში, რომელიც საშუალებას მისცემდა რუსეთის იმპერიას, საერთოდ შეეწყვიტა ამ კულტურის შემოტანა უცხოეთიდან. რკინიგზაზე მოძრაობის გახსნის პირველ წლებში კახეთიდან რუსეთში გაიტანეს დაახლოებით ნახევარი მილიონი მანეთის ბამბა.

კახეთში მოჰყავდათ აგრეთვე შემდეგი კულტურები: ბრინჯი, აღმოსავლური ხილის ხე, ზაფრანი, მიწის კაკალი, აბრეშუმში, თამბაქო.

აღმოსავლური ხილის ხე, რომლისგანაც დიდი რაოდენობით იღებდნენ გამოსახდელ ფისს, ხარობდა სიღნაღის მაზრის ტყის მასივებში მდინარე ალაზნის გადაღმა, აგრეთვე მდინარე იორის ქვემო წელში.

იგი შემოსავლიანი კულტურა იყო, რა თქმა უნდა, სათანადო ტექნოლოგიური დამუშავების შემდეგ, რაც შესაძლებელი გახდა რკინიგზის გაყვანის შემდეგ. აღმოსავლური ხილის ხე ხარობდა აგრეთვე ნაფარულში, ყვარელში, ვაჩნიაძიანში, წინანდალში და სხვა სოფლებში. მაგრამ ამ კულტურიდან კახეთისათვის შემოსავალი ძალიან მცირე იყო.

ასეთივე მდგომარეობა იყო კახეთში ბრინჯის კულტურის მხრივაც. რუსი ეკონომისტები თვლიდნენ, რომ მდინარე ალაზნის ქვემოწელში იყო საუკეთესო ადგილები ბრინჯის მოსაყვანად, რომლის გატანის შემდეგ შემცირდებოდა მისი ექსპორტი საზღვარგარეთიდან. რუსეთს ყოველწლიურად საზღვარგარეთიდან შემოჰქონდა 5 მილიონი მანეთის ბრინჯი.

ზაფრანის მოყვანა დაწყებული იყო სოფელ ზემო მაჩხანაში. ეს კულტურა ძირითადად არსებობდა დერბენტსა და ბაქოში, მაგრამ მიუხედავად ამისა, რუსეთს საზღვარგარეთიდან შემოჰქონდა ამ კულტურის განსაზღვრული რაოდენობა.

მიწის კაკალი ანუ მიწის აღმოსავლური ხე, ფართოდ იყო გავრცელებული სამხრეთ ევროპაში და განსაკუთრებით დიდი რაოდენობით ჩრდილოეთ ამერიკაში. კაკლიდან იღებდნენ 49% ზეთს. მოსავალი 1 დესეტინაზე შეადგენდა 100-150 ფუტს. ეს კულტურა ისევე მოჰყავდათ, როგორც სიმინდი. მიწის კაკალი წარმატებით ხარობდა ყარაიაზის სახელმწიფო მიწებზე. თბილისში 1 ფუნტის ფასი შეადგენდა 20-25 კაპიკს. ეს კულტურა მომგებიანი იყო, ამიტომ რკინიგზის ხაზის გახსნის შემდეგ მან კახეთში დიდი გავრცელება ჰპოვა.²¹⁰ მაგრამ ამ კულტურასაც არ მოუხდენია რაიმე დადებითი ზეგავლენა კახეთის ეკონომიკაზე. მართალია, მის გავრცელებას ხელს უწყობდა კლიმატური პირობები, მაგრამ სათანადო რაოდენობით მისი გახარება ვერ მოხერხდა.

კახეთში თამბაქოს პლანტაციები გადაჭიმული იყო დიდ ფართობზე ზაქათალის ოლქში და განსაკუთრებით სიღნაღის მაზრაში. თამბაქო გაშენებული იყო (1904 წლის მონაცემებით) დაახლოებით 1400-1500 დესეტინაზე, საიდანაც იღებდნენ 125.000 ფუტს. მომდევნო წლებში თბილისში რკინიგზით შემოიტანეს 70.000 ფუთი თამბაქო, კახეთიდან გაიტანეს 192.500 ფუთი.²¹¹ მაღალი ხარისხის თამბაქოს წარმოებას კახეთში უკვე ღრმად ჰქონდა ფესვები გადგმული. ენფინჯიანცის მემკვიდრეები ფლობდნენ თამბაქოს უდიდეს პლანტაციებს ლაგოდეხში.

²¹⁰ ჟურნალი „მოსავალი“, 1917, № 10.

²¹¹ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 401.

თბილისში არსებობდა ენფინჯიანცის თამბაქოს ფაბრიკა, აგრეთვე ერთი ფაბრიკა იყო სიღნაღში. მაგრამ პირველი მსოფლიო ომის გამო თამბაქოს გატანამ საზღვარგარეთ მნიშვნელოვნად დაიკლო. 1914 წ. კახეთში აწარმოეს 107 389 ფუთი დაბალი ხაისხის 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.²¹²

ლაკოდების თამბაქოს პლანტაციების ახლოს, დაახლოებით 4 კილომეტრში მდინარე მაძინ-ჩაიზე იყო ენიფინჯიანცის მემკვიდრეების ბაღი, რომელსაც ეკავა 35 დესეტინა ფართობი. ბაღში გამოჰყავდათ საზღვარგარეთიდან შემოტანილი ვაშლის, მსხლის, ქლიავის და ელი-ზავეტოპოლის ბროწეულის საუკეთესო ჯიშები. აქ გამოჰყავდათ აგრეთვე ოღურმათის ჯიშის ატამი, რომლის 1 ცალი იწონიდა 1 ფუნტს და ინახებოდა ოქტომბერ-ნოემბრამდე.²¹³ ამ ბაღში დაიწყეს აგრეთვე ზეთოვანი ხეების ნერგების გამოყვანა, რომლებსაც იღებდნენ ართვინიდან.

ცნობილია, რომ მეაბრეშუმეობა წარმოადგენდა საქართველოს სოფლის მეურნეობის ფრიალ მნიშვნელოვან დარგს. მართალია, მას ჩვენში უძველესი დროიდან მისდევდნენ, მაგრამ მისი წარმოება მე-19 და მე-20 საუკუნეში არამც თუ ვითარდებოდა, არამედ უკან-უკან მიდიოდა.

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

უმთავრესი მიზეზი მეაბრეშუმეობის ჩამორჩენისა იმაში მდგომარეობდა, რომ რუსეთის ადმინისტრაცია არამც თუ შესაფერისად არ აფასებდა მეურნეობის ამ დარგს, არამედ ხშირად თავისი დაუდევრობისა და უცოდინრობის გამო, აბრკოლებდა კიდეც მის განვითარებას. მაგალითად: აბრეშუმის თესლის საექსპორტოდ დამზადება სავსებით შეწყდა მთავრობის მიერ საექსპორტო ბაჟის დაწესების გამო. თუ 1864 წელს ბათუმიდან გატანილი იყო ამიერკავკასიაში დამზადებული 1.700 ფუთი აბრეშუმის თესლი, მეოცე საუკუნეში თვითონ შემოჰქონდათ იგი ოსმალეთიდან, იტალიიდან და საფრანგეთიდან. აბრეშუმი საქართველოში უმეტესად პარკის სახით იყიდებოდა, ხოლო მისი ინდუსტრიული და ხელოსნური წარმოება ძალიან მცირე იყო.²¹⁴

²¹² სტატისტიკური კრებული. 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, გვ. 39.

²¹³ სცსსა. ფ. 287; აღწ. 1; საქ. 53; ფურც. 402.

²¹⁴ ქ. კანდელაკი, საქართველოს ეროვნული მეურნეობა, პარიზი, 1960, გვ. 193-194.

კახეთში რკინიგზის გაყვანის შემდეგ აბრეშუმის პლანტაციების სიგრძე თანდათან კლებულობდა. 1909-1913 წლებში პლანტაციების სიგრძე იყო 3518 ღესეტი, მოსავალმა შეადგინა 54.950 ფუთი, რაც ერთ ღესეტინაზე შეადგენდა 15,6 ფუთს. 1914 წელს მოსავალი შედარებით უხვი იყო, 8200 ღესეტინაზე 122.600 ფუთი.²¹⁵ 1915 წელს 4100 ღესეტინა ფართობზე მოიყვანეს 41.000 ფუთი აბრეშუმი, რაც ერთ ღესეტინაზე შეადგენდა 10,6 ფუთს. 1916 წელს 1000 ღესეტინა ფართობზე მოყვანილი იქნა 19.000 ფუთი აბრეშუმი, ერთ ღესეტინაზე 19,0 ფუთი, ხოლო 1917 წელს 200 ღესეტინა ფართობზე მოყვანილი იქნა 4800 ფუთი აბრეშუმი, ერთ ღესეტინაზე 24,0 ფუთი.²¹⁶

კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის გახსნის პირველ წლებში საზღვარგარეთ გატანილი იქნა 60.000 ფუთი აბრეშუმი, რამაც, მართალია, მცირე მასშტაბით, მაგრამ მაინც დადებითად იმოქმედა კახეთის ეკონომიკაზე, რეგიონს მისცა 2,5 მილიონი მანეთის მოგება.

კახეთის ეკონომიკისათვის დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა ტყის მასალების გამოტანას და მის შემდგომ დამუშავებას.

თიანეთის მაზრაში სახელმწიფო ფლობდა 101.777 ღესეტინა ტყის ფართობს, კერძო საკუთრებაში იყო 39.735 ღესეტინა ტყე, ე.ი. ამ მაზრაში მთლიანად იყო 141.512 ღესეტინა ტყე.

თელავის მაზრაში სახელმწიფო ფლობდა 43.038 ღესეტინა ტყეს, ხოლო კერძო მფლობელობაში იყო 73.329 ღესეტინა, სულ 121.367 ღესეტინა ტყე.

სიღნაღის მაზრაში სახელმწიფო ფლობდა 55.808 ღესეტინა ტყეს, რომელშიც არ შედიოდა სადავო ტყის მასივები ჭიაურის მონაკვეთზე. საუკეთესო ტყე იყო აგრეთვე ჭიაურში 41.627 ღესეტინა, სადავო მონაკვეთის გარეშე (7627 ღესეტინა) – 34.000 ღესეტინა. ეს ტყეები მდებარეობდა ლაგოდეხთან ახლოს. საერთოდ სიღნაღის მაზრაში კერძო ტყის მასივები ძალიან ცოტა იყო დარჩენილი, ისინი თითქმის მოჭრილი იყო. გარდა კავკასიონის მთავარ ქედზე მდებარე ტყეებისა.²¹⁷ საერთო ტყის მასივების რაოდენობა შეადგენს 300.000 ღესეტინას, რომლის ნახევარი მდებარეობდა თიანეთის მაზრაში, ხოლო დანარჩენი 9/10 განლაგებული იყო მდინარე ალაზნის მარცხენა სანაპიროზე.

ტყის ჯიშებიდან უმეტესობას შეადგენდა წიფელი, რომელსაც რკინიგზის გაყვანამდე ადგილობრივი მნიშვნელობა ჰქონდა. ის ასრუ-

²¹⁵ სტატისტიკური კრებული. 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, გვ. 41.

²¹⁶ იგივე, გვ. 43.

²¹⁷ სცსსა, ფ. 287, ანაწ. 1, საქ. 53, ფურც. 402.

ლებდა ძირითადად სამშენებლო მოვალეობას. გომბორის უღელტეხილზე პრიმიტიული წესით წიფელის ხიდან იღებდნენ ხის ნახშირს, რომელსაც 80 ვერსის მანძილზე სახმელეთო გზით ეზიდებოდნენ თბილისში. სადაც ხდებოდა 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.²¹⁸ უკანასკნელი ათი წლის განმავლობაში თბილისში 1 საჟენი შეშის ფასი 30 მანეთიდან 45 მანეთამდე გაიზარდა. ამ მდგომარეობიდან გამომდინარე, მოსახლეობის უმეტესობა იძულებული იყო, ესარგებლა გომბორიდან შემოტანილი ხის ნახშირით, სადაც ტყეები ბარბაროსულად ნადგურდებოდა.

კახეთის რკინიგზის აშენებამ ძირეული გარდაქმნა გამოიწვია ტყის მეურნეობის საქმიანობაში. ამიერკავკასიის მოსახლეობამ დაიწყო ქვანახშირის გეგმაზომიერად წარმოება. აშენდა მშრალად გადასამუშავებელი ქარხნები, რომელთა მფლობელები თანდათანობით ცვლიდნენ ნახშირის ორმოებში გამოყვანას ფაბრიკული წესით. ხოლო, როგორც საყოველთაოდ იყო ცნობილი, მშრალად გამოყვანისათვის წიფელი ერთ-ერთი საუკეთესო მცენარე იყო.

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

მთელი კახეთის ტერიტორიაზე მოიპოვებოდა კირის უდიდესი მარაგი, რომელიც აუცილებელი იყო ახალაშენებული ქარხნებისათვის. მას ტყის მასალებთან ერთად ამუშავებდნენ, ფხვნილად აქცევდნენ, რომელიც ცემენტის მსგავსად იფუთებდა და იყრებოდა იაფფასიან პატარა კასრებში. ამ წესით მიღებული ხის წებო შემდეგ ადვილად საღებოდა იაფი შეფუთვის გამო. იმ ქარხნებში სადაც საჭირო ხდებოდა ხის წებო, აღნიშნული ფხვნილი უკვე ადვილად შემუშავდებოდა.

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

²¹⁸ იგივე, ფურც. 403;

თელავისა და თიანეთის მაზრებში წიფელი მცირე რაოდენობით მუშავდებოდა, ამიტომ მთელი კავკასია და ზაქათალის ოლქი ვენური ავეჯის ნაწილს ვარშავიდან იღებდა, ნაწილს კი ავსტრიიდან. (არ იყო გათვალისწინებული დიდი საბაჟო გადასახადები).²¹⁹ ავეჯის შემოტანა ძვირი ჯდებოდა, ამიტომ ამიერკავკასიაში ავეჯის ფაბრიკების აღმოცენება დამოკიდებული იყო კახეთის რკინიგზის გახსნაზე. მაგრამ კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის პირველ წლებში ვერ მოხერხდა აღნიშნული ფაბრიკების გახსნა, რადგან, მას ხელი შეუშალა არასტაბილურმა საგარეო და საშინაო ფაქტორებმა, როგორც იყო პირველი მსოფლიო ომი და რევოლუციები იმპერიის შიგნით.

იმ დროისათვის ყველაზე იაფი ჯდებოდა წიფელის პარკეტი, რომელსაც იყენებდნენ მსოფლიოს ნებისმიერ ქვეყანაში და განსაკუთრებით ავსტრია-უნგრეთში.

კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის გახსნის პირველ წლებში კახეთში აწარმოეს 10.000 ფუთი ქსოვილი, რომელიც ძირითადად გაჰქონდათ საზღვარგარეთ. (რუსეთს შემოჰქონდა 11,5 მილ. მანეთის ქსოვილი).

იმავე წლებში აწარმოეს 60.000 ფუთი მატყლი, რომელიც ასევე საზღვარგარეთ იქნა გატანილი. (რუსეთს შემოჰქონდა 22 მილ. მანეთისა ცვილს და თაფლს კახეთში სტატისტიკური მონაცემებით აწარმოებდნენ 3.801 ფუთს, მაგრამ სინამდვილეში ეს ციფრი უფრო დიდი იყო. (რუსეთს შემოჰქონდა 5,1 მილნ. მანეთის თაფლი და ცვილი).²²⁰

საუკეთესო საშუალება იქმნებოდა კახეთში სამთო მრეწველობის განვითარებისათვის კახეთში მოიპოვებოდა: სპილენძი, მაგნიტური რკინა, ქვის ნახშირი, ნავთობი, მარილი, სამშენებლო ქვა, ბროლი, ცარცი, ტყვია, კოლჩედანი და სხვ.

ზემოჩამოთვლილი წიაღსვლიდან ყველაზე დიდ ყურადღებას იმსახურებდა ნავთობი. XIX საუკუნის 70-იან წლებში კახეთში არსებობდა ნავთობის საწარმოები, რომლებიც ნავთით ამარაგებდნენ თბილისსა და სამხრეთ კავკასიის დასავლეთ ნაწილს. ნავთობს იღებდნენ და ამუშავებდნენ პრიმიტიული მეთოდებით, მაგრამ მაშინ ასეთი მეთოდი იყო მიღებული ბაქოშიც და გროზნოშიც.

მაშინ კახეთში არსებობდა ნავთობგადამამუშავებელი ქარხანა. ასეთი იყო სოფელ ბოჭორმასთან სიმენსის ქარხანა. თბილისიდან

²¹⁹ Г.К. Бакрадзе, Возникновение и развитие капиталистической промышленности в Грузии в XIX в., Тбилиси, 1958; გვ. 193.

²²⁰ სტატისტიკური კრებული. 1909-1921 წწ., თბილისი, 1923, გვ. 44.

ბაქომდე რკინიგზის აშენების შემდეგ, ამ ქარხანას საშუალება მიეცა, თავისი ნაწარმი იაფად მიეტანა თბილისამდე.

კახეთის ნავთობის მარაგის შესახებ საინტერესო ბროშურა „კახეთის ნავთობის საბადოები“ გამოიცა 1906 წელს.

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

მკვლევარი მიანიშნებდა 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 ნავთობსაბადოებს. მაგრამ მაშინ ინგლისელმა კაპიტალისტებმა უარი თქვეს ამ საბადოს დამუშავებაზე, რადგან არ არსებობდა რკინიგზით მიმოსვლის ნორმალური საშუალებანი.

1901 წელს აქ მუშაობდა ცნობილი ექსპერტი ლენდერ-ბანკიდან ი. მუკე. მისი ავტორიტეტის წყალობით პეტერბურგელმა კაპიტალისტებმა, რომელთა სათავეში იდგნენ გრაფი ა. ა. გეიკინგი და ა. ი. გარტმანი, ზემო ხოდაშენში დაიწყეს ჭაბურღილების გაკეთება და დაბურღვა.

1908 წელს დაწერილ მოხსენებით ბარათში ფინანსების, კავშირგაბმულობის, ვაჭრობის და მრეწველობის სამინისტროების წინაშე ა. ა. გეიკინგი და ა. ი. გარტმანი აღნიშნავენ იმ დიდ სიძნელეებს, რომელიც მათ შესვლათ კახეთში მუშაობის დროს.

ნავთობის მარაგი კახეთში ასე იყო განაწილებული:

1. თიანეთსა და ახმეტას შორის 5.000 დესეტინა;
2. ბოჭორმასა და ზემო ხოდაშენს შორის 4.000 დესეტინა;
3. თელავის სამხრეთით;
4. გურჯაანისა და სიღნაღის შემოგარენში.

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

ამრიგად, კახეთის რკინიგზაზე მოძრაობის გახსნის პირველი წლებიდანვე კახეთის ეკონომიკამ მნიშვნელოვანი ცვლილებები განიცადა, მაგრამ ის ეკონომიკური გადატრიალება, რომელსაც ელოდებოდნენ კახეთის რკინიგზის მესვეურები, პირველ ხანებში ფიქტიური აღ-

მოჩნდა. ეს გამოწვეული იყო პირველი მსოფლიო ომის დაწყებით, საქართველოში ჯერ კიდევ არსებული ჩამორჩენილი ნატურალური მუერნობით და იმპერიის 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 გადაუდებელი იყო. ამ შეხედულებათა ავტორები ძირითადად სამ პირობაზე მიუთითებდნენ: პირველი — მხარეში ყველა სახის საგზაო საშუალებათა, მეორე — იმ უმნიშვნელოვანეს წვლილზე, რომელიც ბოლო ათი წლის განმავლობაში ენიჭებოდა კავკასიაში სარკინიგზო გზების გაყვანას; მესამე — იმაზე, რომ იმ დროს რუსეთში რკინიგზების მშენებლობას დიდი გასაქანი მიეცა.

ასეთ მდგომარეობას შემდეგი მიზეზები განაპირობებდა:

კავკასიაში, მეტადრე ამიერკავკასიაში, რკინიგზების მშენებლობა მისი მაღალმთიანი რელიეფის გამო ძვირი ჯდებოდა, რუსეთში სამთო-სარკინიგზო მშენებლობის საექსპლუატაციო პრაქტიკა იმდენად უბადრუკი იყო, რომ მშენებლებმა ვერ შეძლეს გაეთვალისწინებინათ ადგილობრივი ტოპოგრაფიული, გეოლოგიური და მეტეოროლოგიურ თავისებურებანი.

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

ინჟინერმა ე. დ. ურტყელმა კავკასიის მეფისნაცვალს წარუდგინა იმ მთავარი სარკინიგზო ხაზების სია, რომლის აშენებაც გარდაუვალი იყო:

1. კავკასიონის მთავარი ქედის უღელტეხილიდან თბილისის მიმართულებით;

2. არმავირი-ტუაფსე;

3. კახეთის რკინიგზა;

4. ამიერკავკასიის რკინიგზების ერთ-ერთი სადგურიდან, ევლახსა და კიურდამირს შორის, ლუგანსკისა და მილსკის სტეპების გავლით ლენქორანისაკენ, მდინარე არაქსზე ზანგეზურის სპილენძის საბადოების შტოთი.

მე-19 საუკუნის 70-იან წლებში, როდესაც მიმდინარეობდა ძიებანი, მისი ერთ-ერთი ძირითადი მიმართულება თბილისიდან ბაქომდე დაპროექტებული იყო კახეთზე გავლით. იქმნებოდა შესაძლებლობა კახეთის რკინიგზის მშენებლობისა, რომლის ძირითადი მიმართულება თბილისი-ბაქოს მაგისტრალის ძირითადი ნაწილი უნდა გამხდარიყო. სხვადასხვა მიზეზების გამო ათვისებული იქნა სამხრეთის მიმართულება ელიზავეტოპოლისა და ყარაიაზის გავლით. ამის გამო რკინიგზის მაგისტრალიდან შორს დარჩა საქართველოს ერთ-ერთი მდიდარი მხარე, ალაზნის დაბლობი განთქმული თავისი ღვინისა და სოფლის მეურნეობის სხვა პროდუქტების წარმოებით. ამიტომ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ დაიწყო აქტიური მოქმედება კახეთის რკინიგზის აშენებისათვის, რომელიც დააკავშირებდა კახეთს ამიერკავკასიის რკინიგზასთან და თბილისთან.

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

1893 წელს თავადაზნაურობის სახსრებით ინჟინერ ა. ჰუშენიკოვის ხელმძღვანელობით შედგა ვიწრო რკინიგზის პროექტი სადგურ ნავთლულიდან თელავამდე.

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

1899 წელს თავადმა ნ.დ. ჭავჭავაძემ და ინჟინერმა კ.ნ. სიმბერგმა თხოვნით მიმართეს გზათა მიმოსვლისა და ფინანსთა სამინისტროებს ჩამოეყალიბებინათ კახეთის რკინიგზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის საზოგადოება, ისინი მხარს უჭერდნენ ეგრეთ წოდებულ

ჩრდილოეთ მიმართულებას, რომელიც ითვალისწინებდა ხაზის მშენებლობას ზემო ავჭალიდან თიანეთის გადასასვლელით თელავამდე და სიღნაღამდე.

1900 წლის 21 იანვარს 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 შემცირებულიყო მიმართულების ღირებულებაც (13.850.000 მანეთი).

კავკასიის მთავარმართებელმა თავადმა გოლიცინმა და მთავარმართებლის წარმომადგენელმა სამოქალაქო ნაწილში სანდრიგალომ 1900 წლის 21 იანვრის სხდომას გადასცეს თავიანთი დასკვნები, რომ კასეთის რკინიგზის მშენებლობა კ. ნ. სიმბერგის პროექტით აუცილებელი პირობაა ამიერკავკასიის ეკონომიკური მდგომარეობის გაჯანსაღებისათვის.

კახეთის რკინიგზის სამხრეთის მიმართულებით გაყვანით დაინტერესებული იყო თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობის მცირე ნაწილი. მაგრამ მათ ქონდათ როგორც მფლობელობითი, ასევე გარიშეილობითი გავლენა, ეს გავლენა იქიდანაც ჩანდა, რომ მთელი 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 პირდაპირ არ წასულიყო გასაღების ბაზრებზე, არამედ გაეარა თბილისის საწყობებში.

მეფისნაცვალმა რამდენჯერმე შეხვდა თავადაზნაურობის წარმომადგენლებს და ადგილობრივ მოსახლეობას და ისევე როგორც მისი წინამორბედი, დაეთანხმა კახეთის რკინიგზის მშენებლობის სწრაფად დაწყებას. შეიქმნა კომისია, რომელმაც ადგილზე მიაგლინა რამდენიმე პიროვნება შემოთავაზებული მიმართულებების შესასწავლად. წარგზავნილებმა გადასასვლელებთან მოახდინეს ბარომეტრული გაზომვები და მეხუთე დღეს დაბრუნდნენ თბილისში. კომისიის წევრებმა მეფისნაცვალს მოახსენეს, რომ ერთადერთი მისაღები მიმართულება კახეთის რკინიგზისა იყო სამხრეთი (თავადაზნაურული), რადგან სხვა მიმართულებებით რკინიგზის ხაზის გაყვანა მრავალ ტექნიკურ გართულებას გამოიწვევდა.

1907 წლის 23 ივნისს გ.ა. ბაგრატიონ-დავიდოვმა თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურთა სახელით მოხსენებითი ბარათი გაუგზავნა მეფისნაცვალს, სადაც ისევ დაადასტურა კახეთის რკინიგზის სამხრეთი (თავადაზნაურული) მიმართულების უპირატესობა.

ზემოჩამოთვლილ მოსაზრებებს მივყავართ იმ დასკვნამდე, რომ შემაერთებელი გზის დაგება კახეთის ხაზსა და ამიერკავკასიის რკინიგზას შორის თიანეთის მაზრაზე გავლით არ უპასუხებდა საქმის ინტერესებს.

ნორმალურიანდაგიანი, ტექნიკურად თითქმის შემსუბუქებული სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა ინჟინერ რომანოვის პროექტით მოძრავი შემადგენლობის გარეშე დაჯდება კილომეტრზე 58.000 მანეთი, ხოლო მოძრავი შემადგენლობით 65.000 მანეთი. ეს ღირებულება ბევრად უფრო მეტი იქნებოდა ჩრდილოეთის ვარიანტისათვის.

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

იმ რაიონების ეკონომიკური გამოკვლევა, რომლებიც დაკავშირებული იქნებოდნენ კახეთის რკინიგზასთან, ჩაატარა თბილისის თავადაზნაურობამ. სამხრეთი ვარიანტის ხელახლა გამოკვლევა 1906-1907 წლებში მოახდინა ცნობილმა აგრონომმა არტემ სიმონის ძე ფირალოვმა, რომელმაც თავადაზნაურობის სავარაუდო ციფრი 10.000.000 ფუთი ტვირთი უფრო ზუსტი ციფრით შეცვალა. 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 მიეღო და გადაემუშაებინა 2,2 მილიონი ვედრო ღვინო, 720.000 ფუთი ხილი, 61.500 ფუთი ქსოვილი და 10.000 ფუთი აბრეშუმი.

ამის შემდეგ თბილისის გუბერნიის თავადაზნაურობამ დაიწყო აქტიური მოქმედება კახეთის რკინიგზის ასაშენებელი სახსრების მოსაგროვებლად როგორც იმპერიის შიგნით, ასევე მის ფარგლებს გარეთაც. 1909 წლის 25 მაისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის სურვილი გამოთქვა ცნობილმა პოლონურმა ფირმამ „ვესტერმან კ^ო“-მა, რომლის რეზიდენცია იყო ვარშავაში, და რომელსაც უდიდესი ფილიალები ჰქონდა პეტერბურგში, მოსკოვში, კიევსა და ხარკოვში. 1909 წლის 6 ივლისს კახეთის რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის მიღების სურვილი გამოთქვეს ცნო-

ბილმა თბილისელმა ვაჭარმა კარლ კრაუზემ და გეოლოგის დოქტორმა ოტო ფრიცმა.

1910 წლის 21 ივნისს მთავრობამ დაამტკიცა კახეთის რკინიგზის აქციონერული საზოგადოების წესდება. გამოიცა 1,8 მილიონი მანეთის აქციები და 12 მილიონი მანეთის ობლიგაციები, რომელთა რეალიზაციაში აქტიური მონაწილეობა მიიღეს პეტერბურგელმა ბანკირებმა. დაიწყო კახეთის რკინიგზის მშენებლობისათვის მიწების გამოყოფა.

1912 წლის 31 იანვარს კახეთის რკინიგზის საზოგადოებამ ხელშეკრულება დადო ინგლისის ბანკებთან, რომელიც ითვალისწინებდა ინგლისში საზოგადოების ობლიგაციების რეალიზაციას იმ პირობებით, რომელიც დაამტკიცა იმპერიის ფინანსთა სამინისტრომ. სულ რეალიზებული იყო 1.400.000 ფუნტი სტერლინგი, 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 ნორმალური მოძრაობის გახსნა.

საქართველოს მევენახეობა-მეღვინეობის ყველაზე მნიშვნელოვანი რაიონი კახეთი იყო. აღმოსავლეთ საქართველოში წლიურად საშუალოდ აყენებდნენ 2.500.000 ვედრო ღვინოს.

XIX ს-ის 70-90-იან წლებში მევენახეობა-მეღვინეობის გეოგრაფიულ გადაადგილებაში გარკვეული ცვლილებები ხდება. ვაზის ავადმყოფობამ ეს ღარგი დასცა გურია-სამეგრელოში. იმერეთსა და ქართლში მევენახეობა-მეღვინეობის აღმავლობას ხელი შეუწყო რკინიგზამ. ღვინის გადაზიდვის ხარჯების შემცირებამ იმერელ და ქართლელ მეღვინეებს საშუალება მისცა გასულიყვენ ახალ ბაზრებზე და წარმატებით გაეწიათ კონკურენცია კახელებისათვის. კახეთი დიდხანს ამიერკავკასის რკინიგზის მაგისტრალს მიღმა რჩებოდა და საურმე გზებიც კი ჰქონდა კეთილმოწყობილი. გადაზიდვის ხარჯები მნიშვნელოვნად აღიდა და კახური ღვინის თვითღირებულებას და ამცირებდა მის კონკურენტუნარიანობას.

მეღვინეობა-მევენახეობაში მასობრივად იყო ჩაბმული საქართველოს მოსახლეობის ყველა სოციალური ფენა. 1898 წლის მონაცემებით საქართველოში 120347 მეურნეობა ფლობდა 46.497 დესეტინა ვენახს. მეღვინეობის წლიური პროდუქცია 5-6 მლნ. ვედროს შეადგენდა. მართალია, XIX-XX სს-ის მიჯნაზე მევენახეობას დიდი ზარალი მიაყენა ფილოქსერამ, მაგრამ კრიზისი მალე იქნა დაძლეული

და მომდევნო პერიოდში მევენახეობა-მელვინეობამ უფრო მაღალ დონეს მიაღწია.

ბაზრის არახელსაყრელი კონიუნქტურის პირობებში ეკონომიურ აუცილებლობად 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 დარგობრივ სპეციალიზაციას ძირითადად ბუნებრივი პირობები და ბაზრის კონიუნქტურა განსაზღვრავდა. მაგრამ მასზე გავლენას ცარიზმის კოლონიურ-ეკონომიური პოლიტიკაც ახდენდა. ცარიზმი რუსული კაპიტალის ინტერესებით ხელმძღვანელობდა, საქართველოს სამრეწველო განვითარებას ხელოვნურად აფერხებდა, ცდილობდა იგი ტიპიურ კოლონიად – მეტროპოლიის სამრეწველო პროდუქციის გამსაღებელ ბაზრად და ნედლეულის ბაზად გადაექცია. ცარიზმისა და მეტროპოლიის ინტერესებს უკასუხებდა საქართველოში სოფლის მეურნეობის ისეთი დარგების განვითარება, რომლებიც რუსეთში სულ არ არსებობდა. მეფის მთავრობა ხელს უწყობდა, კერძოდ, მევენახეობა-მელვინეობის, მეაბრეშუმეობის, მებაღეობის, მეთამბაქოეობის, მეჩაიეობის და სხვა დარგების განვითარებას. ამ მიზნით იყო დაარსებული სოფლის მეურნეობის საზოგადოება, საფილოქსერო კომიტეტი, მეაბრეშუმეობის სადგური, შინამრეწველობის კომიტეტი და ბოლოს მხარის საერობო-აგრონომიული ორგანიზაცია.

ზოგიერთ მსხვილ მემამულურ მეურნეობებს და რუს კოლონისტებს მთავრობის სუბსიდიებიც ეძლეოდა. იმპერიის სამხრეთის განაპირა ქვეყნების პროდუქციას დროთა განმავლობაში თანდათან უნდა შეეცვალა ფრანგული ღვინო, ამერიკულ ბამბა, თურქული თამბაქო, ჩინური ჩაი და სხვ., რომელთა შემოტანაზე ოქროს ვალუტა იხარჯებოდა. სამხრეთის განაპირა ქვეყნებში სპეციალური და ტექნიკური კულტურის გაფართოება-განვითარების ინტერესებს უკასუხებდა ცარიზმის აგრარული პროტექციონიზმი; თანდათან იზრდებოდა საბაჟო ტარიფი იმპორტულ ღვინოზე, თამბაქოზე, ბამბაზე და სხვა საქონელზე, რაც სტიმულს აძლევდა შესაბამისი დარგების ზრდა-განვითარებას, ადგილობრივ მწარმოებლებს საგარეო კონკურენციისაგან იცავდა. მეტწილად ცარიზმის კოლონიურ-ეკონომიური პოლიტიკის შედეგი იყო ის, რომ საქართველოს მრეწველობა განვითარების დონით მეტროპოლიის დაწინაურებულ სამრეწველო

მხარეებს ჩამორჩებოდა. სოფლის მეურნეობის, სავაჭრო და კაპიტალისტური მიწათმოქმედების განვითარებით კი რუსეთისა და უკრაინის შედარებით დაწინაურებული გუბერნიების ღონეზე იდგა. სწორედ ამ მიზნით მოხდა კახეთის რკინიგზის აშენებაც.

ამრიგად, თავისი მნიშვნელობით კახეთის რკინიგზა იყო არა უბრალოდ მისასვლელი გზა, არამედ მეტად სერიოზული სახელმწიფო მნიშვნელობის ობიექტი. კახეთის რკინიგზის გაყვანას თბილისიდან საქობოს გავლით, ალაზნის ველის გასწვრივ წნორამდე და თელავამდე უნდა დაეკმაყოფილებინა როგორც თბილისის არსებითი ინტერესები, ასევე მთელი თიანეთის მაზრისა, რომელიც მოიხსენიებოდა როგორც კახეთის რკინიგზის ჩრდილოეთი ვარიანტი და ზაქათალის ოლქისა, სოფელ საქობოდან ზაქათალამდე.

კახეთის რკინიგზა უნდა გამხდარიყო ამ მხარის ბოლომდე კოლონიური ათვისების ობიექტი. ის იყო პირველი მონაკვეთი მომავალი ამიერკავკასიის დიდი მაგისტრალისა, რომელიც დასავლეთით უნდა შეერთებოდა გადასასვლელ რკინიგზას, ხოლო აღმოსავლეთით რკინიგზის სადგურ ევლახის აღმოსავლეთ ნაწილს, გზა გადიოდა მჭიდროდ დასახლებულ, ბუნებრივად მდიდარ ადგილებზე, რომელიც აწარმოებდა იმ პროდუქტებს, დიდად რომ ჭირდებოდა რუსეთის იმპერიას.

კახეთის რკინიგზის გაყვანას უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა მთელი მხარის ეკონომიკური და კულტურული განვითარებისათვის.

კახეთის რკინიგზამ ხელი შეუწყო საქონელბრუნვის განვითარებას რუსეთის შიდა გუბერნიებსა და საქართველოს ამ უმდიდრეს მხარეს შორის. კახეთის რკინიგზა გახდა ერთ-ერთი ყველაზე შემოსავლიანი ხაზი მთელ იმპერიაში.

წყაროები და ლიტერატურა

საქართველოს ცენტრალური სახელმწიფო საისტორიო არქივი

- 1) ფონდი 7; აღწერა 1; საქმე 1991; 1992; 1994;
აღწ. 5; საქმე 598; 630;
- 2) სცსსა ფონდი 13; აღწ. 2; საქმე 237; აღწ. 5; საქმე 2622;
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) სცსსა 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. ცსა 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;
ЦГИА (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. Всеподданшйшая 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, № 10; №22; С-П. 1914.
13. Сборник законов Грузинской демократической республики, № 32; 1918.
14. საქართველოს ისტორიის ნარკვევები ტ. VI, თბილისი, 1972.
15. ილია ჭავჭავაძე. თხზ. სრული კრებული ტ. IV, V, თბ., 1955.
16. კ. კანდელაკი. „საქართველოს ეროვნული მუერნობა“, წიგნი მეორე, დამოუკიდებელი საქართველო: მისი სოციალური და ეკონომიური მდგომარეობა, პარიზი, 1960.
17. ნ. ტყემელაშვილი. ნარკვევები საქართველოს მრეწველობის ისტორიიდან 1864-1920 წ.წ., თბილისი, 1958.
18. ალ. ბენდიანიშვილი. აგრარული ურთიერთობანი საქართველოში 1890-1917 წ.წ., თბილისი, 1965.
19. პ. გუგუშვილი. კაპიტალიზმის წარმოშობა და განვითარება საქართველოსა და ამიერკავკასიაში, თბილისი, 1921.
20. საქართველოს სახალხო მუერნობა 1921-1961 წ.წ., პ. გუგუშვილის რედაქციით, თბილისი, 1967.
21. ე. ზომტარია. მრეწველობის განვითარება და მუშათა კლასის ჩამოყალიბება XIX საუკუნის საქართველოში (დამმუშავებელი მრეწველობის განვითარება), თბილისი, 1966.
22. ნ. შველიძე. საქართველოს სოციალ-ეკონომიური განვითარების ისტორიიდან, თბილისი, 1967.
23. Обзорение российских владений Закавказья, С-П., 1836.
24. Утверждение русского владычества на Кавказе, т. I, II, XII, Тифлиси, 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. Кислинский 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 Тифлисской губернии за 1896.
31. Сборник статистических сведений по Закавказскому краю, под ред. Е. Кондратенко, ч. I, 1902.
32. М. Балась 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 Закатальской 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 проектах Кахетинской железной дороги, М., 1902.
45. Г. Адрианов История сооружения Кавказских железных дорог, М., 1901.
46. А. С. Фиралов Экономические исследования Кахетии, Тифлиси, 1907.
47. А. Романов К новому варианту Кахетинской железной дороги, Тифлиси, 1899.
48. С. П. Роузевицкий К вопросу сооружения Кахетинской железной дороги, С-П, 1910.
49. Ф. Липский Правление общества Кахетинской железной дороги, С-П, 1910.
50. Ф. Липский 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. უკრნ. „მოსავალი“, 1917 წ. № 7; № 10;
55. გაზ. „დროება“, 1881 წ. № 4; 1882 წ. № 258; 1883 წ. №№ 178, 195, 196; 1908 წ. № 19.
56. გაზ. „ივერია“, 1893 წ. № 152; 1899 წ. № 114; 1906 წ. № 18; 1907 წ. № 39; 1910 წ. №№ 77, 78, 79.
57. გაზ. „კვალი“, 1897 წ. № 13; 1904 წ. № 16.
58. გაზ. „თემი“, 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. „საშობლო“, 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.

შინაარსი

შესავალი	3
თავი I. რკინიგზების მშენებლობის მდგომარეობა კავკასიაში კახეთის რკინიგზის აშენებადღე	12
თავი II. კახეთის რკინიგზის მშენებლობის პროექტები	19
თავი III. კახეთის რკინიგზის მშენებლობა	41
თავი IV. კახეთის რკინიგზა და მისი ეკონომიური შედეგები (1915-1921 წწ.)	103
დასკვნა	117
წყაროები და ლიტერატურა	124



გამომცემლობა „ინტელექტი“

მ. ქ. თბილისი, ი. ჭავჭავაძის გამზირი №17ბ

☎: 25-05-22, 29-31-33, 8-99 53-05-22, 8-99 55-66-54

ელ-ფოსტა: intelecti@ip.osgf.ge