

**ბათუმის ეკონომიკური განვითარება  
1888–1905 წლებში**

**ECONOMIC DEVELOPMENT  
OF BATUMI IN 1888-1905**

**ხათუნა დუმბაძე**

შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
საქართველო, ბათუმი

**Khatuna Dumbadze**

Batumi Shota Rustaveli State University  
Georgia, Batumi

**ABSTRACT**

Historical events, like the Porto-Franco regime, construction of the railway, and the reconstruction of the port hugely influenced the economic development of Batumi in the 80s of the XIX century. However, what played a huge role in this progress was the export of oil products. Russia, one of the world's largest oil exporters since the 1980s, exports oil from Batumi to Baku. Oil export brought foreign capital and well-known industrialists: Rothschild, Mantashev, Tsovyanov, and others. Oil export-related enterprises were being built rapidly in Batumi, which naturally led to the development of the entire urban economy and population growth. Oil export determined the unprecedented progress of Batumi at the end of the 19th and the beginning of the 20th century. It became one of the large trade and industrial centers in the Caucasus after Baku and Tbilisi.

საკვანძო სიტყვები: ბათუმი, პორტო-ფრანკო, სამრეწველო ცენტრი, ეკონომიკური განვითარება, პორტის მშენებლობა, რკინიგზის დაგება, ვაჭრობა და ეკონომიკური ცენტრი.

Keywords: Batumi, Porto-Franco, Industrial center, economic development, Port construction, Railway laying, Trade, and Economic Center.

1888 წლის 25 აგვისტოსა და 2 სექტემბერს ჩატარდა სათათბიროს ხმოსანთა პირველი არჩევნები. ოთხი წლის ვადით აირჩიეს სამი თანრიგის 36 ხმოსანი (თითოეული თანრიგის მიხედვით ხმოსანთა რაოდენობა 12-12 იყო), ეროვნული ნიშნით კი ხმოსანთა რაოდენობა ასე გადანაწილდა: ქართველი - 11, რუსი - 8, სომეხი - 10, ბერძენი - 2, ებრაელი - 2, პოლონელი - 2, გერმანელი - 1.

აღმსარებლობის მიხედვით ხმოსანთა შემადგენლობა ასე გამოიყურებოდა: მართლმადიდებელი - 10, ქართველი მაჰმადიანი - 4, სომეხი გრიგორიანელი - 9, სომეხი კათოლიკე - 1, კათოლიკე - 6, პროტესტანტი - 1.

ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობის ოფიციალური საზეიმო გახსნა შედგა 1888 წლის 1 ოქტომბერს. ქალაქის თავად კი დაინიშნა კ. დ. გაგრონსკი. გამგეობაში შევიდნენ: დ. ი. ბიკოვი (ქალაქის თავის პოზიციაზე), ა. ი. კოიანდერი, ი. ს. შადინოვი. ქალაქის მდივნის პოზიცია კი ი. ს. მესხმა დაიკავა. გამომდინარე იქიდან, რომ რუსეთის მმართველობის გავლენით იმართებოდა სახელმწიფო აპარატები, სწორედ ამის გამო ყველა ის ნაკლოვანება, რაც არსებობდა მაშინდელი რუსეთის მმართველობაში, გადმოტანილ იქნა ბათუმის სათათბიროს მართვის სტრუქტურაშიც და არა მარტო ბათუმის, არამედ ყველა თვითმმართველობაში, რომელიც არსებობდა საქართველოს ტერიტორიაზე. აშკარა იყო მთელი რიგი დარღვევებისა, მაგალითად, ასეთი იყო: არჩევნების შეზღუდულობა, ადმინისტრაციის მხრიდან სათათბიროს საქმეებში ჩარევის შემთხვევები და სხვა.

მიუხედავად იმ დიდი დარღვევებისა და ნაკლოვანებებისა, უდავოდ მნიშვნელოვანი მოვლენა გახდა ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობის შემოღება, რომელმაც სერიოზული გავლენა მოახდინა მთელი ქალაქის (და აქარ იგულისხმება მხოლოდ ბათუმი - ს.დ.) საზოგადოებრივ-პოლიტიკური ცხოვრების განვითარებასა და პროგრესზე.

XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან ბათუმში თავი მოიყარა ეროვნული სულისკვეთებით გამსჭვალულმა ძალებმა, რომელთა მიზანი იყო „ბათუმის ქართულ ქალაქად გადაქცევა“ (Батумь и его окрестности 1906: 86).

ხელისუფლება ცდილობდა პორტის მიმდებარე მიწების გამოთავისუფლებას. ისინი კერძო მიწათმფლობელებისაგან ცდილობდნენ გამოესყიდათ მათი ნაკვეთები, მაგრამ ამ შემთხვევაში მეპატრონეები ძირითადად დაზარალებული რჩებოდნენ, ვინაიდან მიწათმფლობელებს არ ეძლეოდათ მიწის საბაზრო ღირებულების შესაბამისი საფასური, ან, უარეს შემთხვევაში, მიწის მეპატრონეს წლები სჭირდებოდა კუთვნილი საფასურის მისაღებად, მას უწევდა საჩივრის წერა.

მაგ., 1885 წელს ბათუმში ფერად-ბეგ ბეჟანიძეს და მის ძმებს ჩამოაჭრეს და პორტს გადასცეს 28 კვ. საჟენი მიწა. მათ კი საფასური დიდი ხნის განმავლობაში ვერ მიუღიათ.

XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან ბათუმი სწრაფად ვითარდებოდა. ამას უმთავრესად მოხერხებული ნავსადგური განაპირობებდა.

განვითარების ტემპები უფრო თვალსაჩინო გახდა 1883 წლიდან, მას შემდეგ რაც ექსპლოატაციაში შევიდა ბათუმი-სამტრედიის რკინიგზის მონაკვეთი. ამაზე მეტყველებს ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვაც: თუ 1878 წელს ბათუმში სულ შემოვიდა 29.776 ფუთი საქონელი, 1883 წელს ეს ციფრი გაიზარდა 922.423 ფუთამდე, ხოლო 1886 წელს - 2.732.736 ფუთამდე.

მაგ., 1878 წელს შემოიტანეს 906.330 მანეთის საქონელი, ხოლო გაიტანეს 365.712 მანეთის, 1886 წელს სულ შემოიტანეს 2.732.746, ხოლო გაიტანეს 19.667.885 ფუთი (სიჭინავა 1958: 357-375).

სწორედ ვაჭრობა გახდა საფუძველი მთელი ქალაქის განვითარებისა. შემოსავლების ზრდამ კი ქალაქის იერსახეზე დადებითი გავლენა იქონია. „ივერია“ წერდა: „გუშინ წინ თავისთვის მივარდნილი, მიყუჩებული ბათუმი, „აზიური ქალაქი“, დღეს ევროპის ქალაქად გადაიქცა, გაევროპელდა!.. მოქალაქეობრივი ცხოვრება ნელნელა ხორცს ისხამს... ბათუმს აქვს წლიური შემოსავალი 80.000 მანეთზე მეტი. ამ შემოსავლის რაოდენობა ყოველ წელს ჰმატულობს“ (ივერია 1886: N24).

ბათუმის, როგორც სავაჭრო-სამრეწველო ცენტრის, განვითარებაში დიდი წვლილი შეიტანა ბათუმის პორტო-ფრანკოდ გამოცხადებამ. ამას აღიარებდნენ რუსეთის იმპერიის ოფიციალური პირებიც - „რა თქმა უნდა, პორტო-ფრანკომ, დაფუძნებულმა ისეთ ნაკლებად კულტურულ პუნქტში, როგორც ბათუმია, გარკვეული გავლენა მოახდინა მის სავაჭრო-სამრეწველო განვითარებაზე“ (სიჭინავა 1958: 357).

მეფის მოხელეები ბათუმის წარმატებებს მისი თავდაპირველი ჩამორჩენილობით უფრო ხსნიდნენ, ვიდრე პორტო-ფრანკოს დამსახურებად. რუსეთის ხელისუფლება თავიდან წინააღმდეგი იყო ბათუმის პორტო-ფრანკოდ გამოცხადების იდეისა, XIX საუკუნის 80-იან წლებში კი ევროპის სახელმწიფოთა შორის ახალი გადაჯგუფებით სარგებლობს, ამის შემდგომ კი იწყებს თანდათან პორტო-ფრანკოს შეზღუდვით ოპერაციებს. შეზღუდვების შემდგომ კი, 1886 წლის 27 ივნისის ალექსანდრე XI-ის დადგენილების თანახმად, პორტო-ფრანკო გაუქმებულად გამოცხადდა. რა თქმა უნდა, ამ ფაქტმა იმოქმედა ბათუმის განვითარების პროცესზე. ამის თაობაზე „ივერია“ წერდა: „პორტო-ფრანკოს გაუქმების შემდეგ სამუშაო საქმე, ხელოსნობა და ვაჭრობა შემცირდა“ (ივერია 1887: N24).

ვინაიდან, ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით. რუსეთს ბათუმი გადაეცა, თავისუფალი სავაჭრო ნავსადგური პორტო-ფრანკო. მიუხედავად მკაცრი კონტროლისა, ბათუმიდან ევროპული საქონელი კონტრაბანდული წესით ვრცელდებოდა არა მარტო დასავლეთ საქართველოში, არამედ თვით რუსეთშიც კი.

ბათუმი იყო ერთგვარი ბაზა, აქედან გადიოდა როგორც ევროპული, ასევე ადგილობრივი საქონელი. საინტერესოა ის ფაქტიც, რომ ბათუმში გროვდებოდა ევროპაში გასატანი ხე-ტყე, ხილი და სხვა მრავალი პროდუქტი. რუსეთის ხელისუფლება დააფიქრა არსებულმა პრობლემებმა, რაც თან ახლდა პროდუქციის გატანასა და ვაჭრობას. რუსეთის

ხელისუფლება ცდილობდა არსებული პრობლემები რაც შეიძლება ნაკლებ დროში აღმოეფხვრა. არსებული გზების მოწესრიგება არა მარტო ეკონომიკური მოთხოვნებით იყო ნაკარნახევი, არამედ ამას მოითხოვდა სამხედრო-სტრატეგიული საჭიროებაც.

ბათუმის რუსეთთან შეერთების შემდეგ მისი, როგორც სავაჭრო-ეკონომიკური ცენტრის, სრულყოფისა და პროგრესისათვის აუცილებელი იყო მისი უზრუნველყოფა სარკინიგზო გზითა და ნავსადგურით. დღის წესრიგში დადგა ამ მიმართულებით მუშაობის აუცილებლობა, მაგრამ პროცესების დაჩქარება გამოწვეული იყო შემდეგი გარემოებით: გამომდინარე იქიდან, რომ რუსეთს ბაქოში ნავთობი ფოთის პორტიდან და ბალტიისპირეთის ნავსადგურებიდან გაჰქონდა, ეს ქმნიდა დროში შეფერხებას, საკმაოდ დიდი დრო სჭირდებოდა ნავთობის ადგილამდე ჩატანას, რაც, რასაკვირველია, ერთადერთი პრობლემა არ იყო; ის საკმაოდ დიდ ხარჯებთანაც იყო დაკავშირებული, რამაც გადააწყვეტინა რუსეთის ხელისუფლებას, დაფიქრებულიყვნენ უფრო იაფი ნავსადგურის საკითხთან დაკავშირებით. სწორედ ამიტომ შეჩერდა ბათუმის ნავსადგურზე დიდი ყურადღება, როგორც შავი ზღვის ერთ-ერთ საუკეთესო ნავსადგურზე. ბაქოსთან რკინიგზით დაკავშირების შემდეგ ბათუმი უნდა გამხდარიყო ნავთობის ექსპორტის ძირითადი ცენტრი, რამაც დღის წესრიგში დააყენა ბათუმის ნავსადგურის მშენებლობის საკითხი. საყურადღებოა, ყველაფერთან ერთად, ბათუმის მდებარეობაც, ვინაიდან ბათუმის ყურე იძლეოდა იმის საშუალებას, რომ ცუდი ამინდის შემთხვევაში ნავსადგურში 50-მდე გემი განლაგებულიყო. ამ ყველაფრის გათვალისწინებით, ბათუმის ნავსადგურის მშენებლობა მართლაც მნიშვნელოვანი იყო.

ბათუმის ნავსადგურის მშენებლობამ და რკინიგზის გაყვანამ ძალიან დიდი ბიძგი მისცა ეკონომიკური პროგრესის პროცესს. ბათუმის სავაჭრო-სამრეწველო განვითარებისათვის განმსაზღვრელი მნიშვნელობა ჰქონდა ბაქოს ნავთობის ექსპორტს. ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე უდიდესი მასშტაბის ექსპორტირებას ბაქო უმთავრესად ბათუმის მეშვეობით აწარმოებდა (მგალობლიშვილი 1938: 119). ბათუმიდან ბაქოს ნავთობის გატანა დღითიდღე იზრდებოდა.

XIX საუკუნის ბოლოსა და XX დასაწყისისათვის სპილენძის სფეროში ახალი, ინგლის-ამერიკული კაპიტალი შემოდის. გარდა ამისა, აქტიურდება გერმანული კაპიტალიც.

1901 წლის მონაცემებისათვის სპილენძის დამუშავებას ბათუმის ოლქში სულ 14 სამთო-სამრეწველო ორგანიზაცია ეწეოდა, ამათგან ძირითადი ნაწილი უცხოელებზე მოდიოდა (სიჭინავა 1958: 21).

1901 წელს „კავკასიის სპილენძის სამრეწველო საზოგადოებამ“ მურღულის ხეობაში ჩაატარა სპილენძის მადნის საძიებო საქმიანობა, რის შედეგადაც მოპოვებულ იქნა 400 მილიარდი ფუთი (66 მილიარდი ტონა) სპილენძის მადანი. 1902 წლისათვის კი ფირმამ რუსეთის ხელისუფლებისაგან მიიღო ბათუმის ოლქში სასურველი ტერიტორიების

შეძენის, ქარხნების აგებისა და სპილენძის საბადოების განუსაზღვრელი ვადით გადაცემა. 1903 წლისათვის ქარხანამ სულ გამოუშვა 31 000 ფუთი სპილენძი, სულ 1901-1914 წლებში „კავკასიის სპილენძის სამრეწველო საზოგადოებამ“ ჭინკათხევის სამრეწველო კომპლექსის აღჭურვისათვის 20 მილიონი მანეთი დააბანდა.

1903 წელი	გაადნეს 31 000 ფუთი სპილენძი
1910 წელი	გაადნეს 101 000 ფუთი სპილენძი
1913 წელი	გაადნეს 206 000 ფუთი სპილენძი

ფაქტობრივად XX საუკუნისათვის ბათუმი იყო სიით მესამე სამრეწველო ცენტრი ბაქოსა და თბილისის შემდგომ მთელს ამიერ-კავკასიაში. ბათუმი იქცა ამიერკავკასიაში ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ეკონომიკურ ზონად, სწორედ მისმა წინსვლამ განაპირობა ქალაქში არაერთი ბანკისა და ეკონომიკური თვალსაზრისით სტრატეგიული ობიექტების არსებობა.

ფაქტობრივად, ყოველდღე იზრდებოდა ბათუმი ეკონომიკურადაც და სოციალურადაც, მაგრამ XX საუკუნის დასაწყისში მომხდარმა მოვლენებმა საკმაოდ დიდი ზიანი მიაყენა ბათუმის პროგრესირების პროცესს. ამ პერიოდში აღმოჩენილ იქნა ამერიკაში, ინდოეთსა და ბირმაში ნავთობის ახალი საბადოები, სწორედ ამან დააკარგვინა ბათუმს ძველი დიდება; რამდენადაც ბათუმი აღარ იყო აღმოსავლეთისათვის ნავთობის მიწოდების ერთადერთი წყარო, რა თქმა უნდა, ამ პროცესმა უარყოფითი გავლენა იქონია მის სამრეწველო განვითარებაზე.

#### გამოყენებული ლიტერატურა და წყაროები

დროება 1885: დროება, N193, 1885.

ივერია 1877: ივერია, N15, 1877.

ივერია 1879: ივერია, N4, 1879.

ივერია 1886: ივერია, N24, 1886.

ივერია 1887: ივერია N24, 1887.

ივერია 1887: ივერია, N84, 1887.

ივერია 1989: ივერია, N42, 1989.

კლდიაშვილი 1988: კლდიაშვილი დ., ჩემი ცხოვრების გზაზე. თბილისი, 1988.

მგალობლიშვილი 1938: მგალობლიშვილი ს., მოგონებანი, თბილისი, 1938.

სიჭინავა 1958: სიჭინავა ვ., ბათუმის ისტორიიდან, ბათუმი, 1958.

Батумь и его окрестности 1906: Батумь и его окрестности. Батумь, 1906.