

## BATUMI CITY SELF-GOVERNMENT IN THE YEARS 1888-1914

ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობა 1888-1914 წლებში

JEMAL KARALIDZE

Doctor of History, Professor of Batumi  
Shota Rustaveli State University, N35 E. Ninoshvili st.  
Batumi, Georgia +995 577179770, [jemal.karalidze@bsu.edu.ge](mailto:jemal.karalidze@bsu.edu.ge)  
<https://orcid.org/0000-0002-7179-0455>

**Abstract.** In 1878, by the decision of the Berlin Congress, Adjara, along with other territories of southwestern Georgia, became part of the Russian Empire with Batumi. The city of Batumi was transferred to Russia as a free trade port - Porto-Franco. At that time, Batumi was a small city with about 3,000 inhabitants, but it had a magnificent natural bay, which promised a great future for the development of Batumi. Soon, industrialists interested in the export of Baku oil drew attention to Batumi. For them, Batumi, with its natural bay and convenient transit location, was an excellent base for the export of Baku oil. This is precisely what determined the construction of the port and the Batumi-Samtredia railway line in the 80s of the 19th century. In a short time, Batumi turned into an important industrial and transit center. Many interested parties came to it. All this led to a rapid growth of the population of Batumi.

For the next 10 years after the annexation to Russia, a military-police regime existed in Batumi. The police chief resolved all issues in agreement with the head of the Batumi district and the military governor of Kutaisi. The rapid pace of economic and demographic development in Batumi has put changes on the agenda in the sphere of city governance. As early as 1885, about 90 Batumi residents appealed to the governor-general of the Caucasus with a request to introduce self-government in the city. A special commission was created to study the issue. Despite the objections, on April 28, 1888, a supreme decree was issued on the introduction of city self-government in Batumi.

The presented work studies and analyzes the prerequisites for the declaration of Batumi city self-government, the role of self-government and its efforts in the struggle to solve the problems of Batumi's planning and development, economic development, education and culture, and urgent issues of socio-political life.

**Keywords:** Batumi; Porto-Franco; oil export; city self-government; Khmosani; elections to the city council; city administration; head of the city.

ჯემალ კარალიძე

ისტორიის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის  
სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი,  
საქართველო, ბათუმი ე. ნინოშვილის ქ. N35  
+995 577179770, [jemal.karalidze@bsu.edu.ge](mailto:jemal.karalidze@bsu.edu.ge)  
<https://orcid.org/0000-0002-7179-0455>

**აბსტრაქტი.** 1878 წელს ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს სხვა ტერიტორიებთან ერთად აჭარა ბათუმითურთ რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში აღმოჩნდა. ქალაქი ბათუმი რუსეთს გადაეცა თავისუფალი სავაჭრო ნავსადგურის- პორტო-ფრანკოს სტატუსით. იმდროინდელი ბათუმი პატარა ქალაქს წარმოადგენდა დაახლოებით 3000 მცხოვრებით, მაგრამ მას გააჩნდა ბრწყინვალე

ბუნებრივი ყურე, რომელიც დიდ მომავალს უქადდა ბათუმის განვითარებას. მალე ბათუმს ყურადღება მიაპყრეს ბაქოს ნავთობის ექსპორტით დაინტერესებულმა მრეწველებმა. მათთვის ბათუმი ბუნებრივი ყურეთი და მოხერხებული სატრანზიტო მდებარეობით წარმოადგენდა შესანიშნავ ბაზას ბაქოს ნავთობის საექსპორტოდ. სწორედ ამან განსაზღვრა XIX ს. 80-იან წლებში ნავსადგურისა და ბათუმი-სამტრედიის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა. მოკლე ხანში ბათუმი მნიშვნელოვან სამრეწველო-სატრანზიტო ცენტრად გადაიქცა. მას ბევრი დაინტერესებული მოაწყდა. ყოველივე ამან ბათუმის მოსახლეობის სწრაფი ზრდა გამოიწვია.

რუსეთთან შეერთების დროიდან მომდევნო 10 წლის მანძილზე ბათუმში სამხედრო-პოლიციური რეჟიმი არსებობდა. ყველა საკითხს წყვეტდა პოლიცმეისტერი ბათუმის ოლქის უფროსთან და ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორთან შეთანხმებით. ბათუმის ეკონომიკური და დემოგრაფიული განვითარების სწრაფი ტემპები დღის წესრიგში აყენებდა ცვლილებებს ქალაქის მმართველობის სფეროშიც. ჯერ კიდევ 1885 წელს 90-მდე ბათუმელმა თხოვნით მიმართა კავკასიის მთავარმართებელს ქალაქში თვითმმართველობის შემოღების თაობაზე. საკითხის შესასწავლად შეიქმნა სპეციალური კომისია. მიუხედავად წინააღმდეგობებისა, 1888 წლის 28 აპრილს გამოიცა უმაღლესი ბრძანებულება ბათუმში საქალაქო თვითმმართველობის შემოღების შესახებ.

წარმოდგენილ ნაშრომში შესწავლილი და გაანალიზებულია ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობის გამოცხადების წინაპირობები, თვითმმართველობის როლი და ძალისხმევა ბათუმის დაგეგმარებისა და განაშენიანების, ეკონომიკური განვითარების, განათლებისა და კულტურის პრობლემების, საზოგადოებრივ-პოლიტიკური ცხოვრების საჭირობოროტო საკითხების გადაჭრისათვის ბრძოლაში.

**საკვანძო სიტყვები.** ბათუმი; პორტო-ფრანკო; ნავთობის ექსპორტი; საქალაქო თვითმმართველობა; ხმოსანი; სათათბიროს არჩევნები; ქალაქის გამგეობა; ქალაქის თავი.

**შესავალი.** გვიანფეოდალურ ხანაში პოლიტიკურად დაქუცმაცებულმა საქართველომ ვეღარ შეძლო აგრესიულ მეზობლებთან გამკლავება. სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს სხვა ტერიტორიებთან ერთად აჭარაც ოსმალეთის იმპერიის შემადგენლობაში მოექცა. ქართველ პოლიტიკოსთა თუ მამულიშვილთა არაერთი თაობის თავგანწირულმა ბრძოლამ შედეგი არ გამოიღო - ვერ მოხერხდა მტრისგან მიტაცებული მიწა-წყლის განთავისუფლება. XIX საუკუნეში, რუსეთ-ოსმალეთის ომების შედეგად სხვა ისტორიულ ქართულ ტერიტორიებთან ერთად აჭარაც დანარჩენ საქართველოს შემოუერთდა. 1877-1878 წლების რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგად, ჯერ სან-სტეფანოს, შემდეგ ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით, აჭარა ბათუმთან ერთად რუსეთის იმპერიის საზღვრებში მოექცა. ბერლინის კონგრესზე განსაკუთრებით მწვავე დაპირისპირება გამოიწვია ბათუმის კუთვნილების საკითხმა. საბოლოოდ ბათუმი რუსეთს გადაეცა თავისუფალი სავაჭრო ნავსადგურის - პორტო-ფრანკოს სტატუსით. 1878 წლის 25 აგვისტოს ოსმალთა უკანასკნელმა ქვედანაყოფებმა დევრიმ-ფაშას სარდლობით დატოვა ბათუმი და იგი რუსთა და ქართველთა გაერთიანებულმა მხედრობამ დაიკავა. აჭარის განთავისუფლებას დიდი სიხარულით შეხვდა იმდროინდელი ქართველი საზოგადოებრიობა, რომელიც არც შემდეგ იშურებდა ძალას და ენერგიას საუკუნეობით მშობლიურ წიაღს მოწყვეტილი თანამომძიებების საჭიროებათა გადასაჭრელად, სამუსლიმანო საქართველოს მოსახლეობაში ეროვნული ცნობიერების გასაღვივებლად.

1878 წლის 20 სექტემბერს კავკასიის მეფისნაცვალმა მიხეილ ნიკოლოზის ძემ ხელი მოაწერა ბათუმის ოლქის ადმინისტრაციული მმართველობის 14 პუნქტიან დროებით დებულებას. ოლქის ადმინისტრაციულ ცენტრად გამოცხადდა, სანავსადგურო ქალაქი

ბათუმი. რომელიც იმჟამად პატარა ქალაქი იყო თითქმის 3000 მცხოვრებით. მაგრამ მას გააჩნდა შესანიშნავი ბუნებრივი ყურე და მოხერხებული მდგომარეობა. სწორედ ამ ფაქტორებმა განსაზღვრა ბაქოს ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე ბათუმიდან ექსპორტის საკითხის დღის წესრიგში დადგომაც და დადებითად გადაწყვეტაც. ნავთობის მსხვილი მრეწველების (როტშილდების, ნობელების და სხვათა) დაინტერესებითა და ძალისხმევით მოკლე ხანში ბათუმში შეიქმნა ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ექსპორტთან დაკავშირებული სრული ინფრასტრუქტურა: აშენდა ახალი ნავსადგური, გაყვანილი იქნა ბათუმი-სამტრედიის სარკინიგზო ხაზი, ბათუმში დაფუძნდა ნავთობის ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული ათობით საწარმო, ამოქმედდა ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენიც. ყოველივე ამან ბათუმში როგორც ფინანსური წრეების, ისე მუშა-მოსამსახურეთა სწრაფი კონცენტრაცია გამოიწვია. ეკონომიკურად დაწინაურებული და მოსახლეობის რაოდენობით გაზრდილი ქალაქი აუცილებლად მოითხოვდა ცვლილებებს მმართველობის სფეროშიც.

**მეთოდები.** წარმოდგენილი სამეცნიერო ნაშრომი ეფუძნება კვლევის შემდეგ მეთოდებს: წყაროს ანალიზი, სტატისტიკური ანალიზი. შედარებით-ისტორიული მეთოდი, მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის დადგენა, აბსტრაქცია, კონტენტ-ანალიზი, სისტემური ანალიზი.

**შედეგები.** ბათუმში საქალაქო თვითმმართველობის ჩამოყალიბებისა და განვითარების ისტორიას არაერთი მკვლევარი შეეხო, თუმცა აღნიშნულ საკითხზე ცალკე მონოგრაფიული გამოკვლევა დღემდე არ არსებობს. ჩვენს მიერ წარმოდგენილ ნაშრომში საარქივო დოკუმენტებსა და პრესის მასალებზე დაყრდნობით, არსებული ისტორიოგრაფიის გათვალისწინებით შევეცადეთ შეგვესწავლა ბათუმში საქალაქო თვითმმართველობის ჩამოყალიბებისა და მისი განვითარების ისტორია 1888-1914 წლებში.

1878 წელს ოსმალთა ბატონობისაგან განთავისუფლებული ბათუმი შედარებით უმნიშვნელო ქალაქს წარმოადგენდა მცირერიცხოვანი მოსახლეობით. მაგრამ შესანიშნავმა ბუნებრივმა ყურემ და სატრანზიტო მდებარეობამ იგი მალე ბაქოს ნავთობის ძირითად საექსპორტო ცენტრად აქცია. 80-იანი წლების ბათუმის განვითარებაზე დადებით გავლენას ახდენდა პორტო-ფრანკოს სტატუსიც, რომელიც მალე, 1886 წელს, გააუქმეს. ნავთობის ექსპორტის სწრაფმა ზრდამ აუცილებელი გახადა სრულფასოვანი ნავსადგურის აგება და რკინიგზის გაყვანა. ეკონომიკურმა განვითარებამ ხელი შეუწყო ქალაქის მოსახლეობის ზრდას, რამაც დღის წესრიგში დააყენა არსებული სამხედრო-პოლიციური მმართველობის შეცვლა. 1888 წლის 28 აპრილს გამოიცა ბრძანება ბათუმში საქალაქო თვითმმართველობის შემოღების შესახებ.

რუსეთის ხელისუფლების მხრიდან შევიწროების მიუხედავად, ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობამ ქალაქის გამგეობასთან ერთად აქტიური საქმიანობა დაიწყო ბათუმის განაშენიანების, ეკონომიკური განვითარების, ბიუჯეტის გაზრდის, განათლების, კულტურის, სოციალური საკითხების ქალაქის ინტერესების შესაბამისად გადასაწყვეტად. ამ თვალსაზრისით აღსანიშნავია ქალაქის თავების ლუკა ასათიანისა და ივანე ანდრონიკაშვილის მოღვაწეობის პერიოდები. სწორედ სათათბიროსა და გამგეობის შეთანხმებულმა საქმიანობამ, ცარიზმის მცდელობის მიუხედავად, უზრუნველყო XIX-XX სს-ის მიჯნაზე, ბათუმის, როგორც ქართული ქალაქის ფორმირება და განვითარება.

**დისკუსია.** 1877-1878 წლების ომში ოსმალეთთან გამარჯვებულმა რუსეთმა სხვა ტერიტორიებთან ერთად ამიერკავკასიაში მიიღო აჭარა ბათუმითურთ. ჯერ სან-სტეფანოს წინასწარმა ზავმა, ხოლო შემდეგ ბერლინის კონგრესმა შეთანხმების ეს პუნქტი ძალაში დატოვა. ბერლინის კონგრესზე დიდი დაპირისპირება გამოიკვეთა ბათუმის კუთვნილების

საკითხის გამო, თუმცა ბათუმი პორტო-ფრანკოს (თავისუფალი ნავსადგური) სტატუსით რუსეთმა მაინც შეინარჩუნა. 1878 წლის 25 აგვისტოს ოსმალებმა დატოვეს ბათუმი და აჭარა. ოსმალთა ხანგრძლივი ბატონობისაგან განთავისუფლებას მიესალმა სამაჰმადიანო საქართველოს მოსახლეობის დიდი ნაწილი, რომელთა განწყობილება გულო კაიკაციშვილმა ასე გამოხატა: „ვმადლობ ღმერთსა და პატივს ვცემ მის განგებას, რომ ჩვენი და თქვენი ნატვრა შესრულდა, ღმერთმა შეგვავერთა... ასე შეერთებით და ამ ერთიანობის სიყვარულით აღსდგება და გაძლიერდება საქართველო, როგორც იყო იგი თამარის დროს“ (სურგულაძე, 1973:34).

1878 წლის 25 აგვისტოს რუსთა და ქართველთა გაერთიანებულმა ლაშქარმა ბათუმი დაიკავა. 20 სექტემბერს მეფისნაცვალმა მიხეილ ნიკოლოზის ძემ დაამტკიცა ბათუმის ოლქის დროებითი დებულება. 1878 წლის 20 ოქტომბერს ოფიციალურად ამოქმედდა ბათუმში პორტო-ფრანკოს რეჟიმი, რომელიც მოქმედებდა 1886 წლის 23 ივლისამდე და მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ბათუმის ეკონომიკური განვითარების პროცესში.

XIX ს. 70-იანი წლების ბოლოს ბათუმი წარმოადგენდა პატარა ქალაქს მცირერიცხოვანი მოსახლეობით (სულ 3000 ადამიანი) (აცსა, ფ. 7, ს. 551, ფ.18), მაგრამ გააჩნდა შესანიშნავი ყურე, რაც დიდ პერსპექტივას უქმნიდა მისი განვითარებას. „ბათუმის ყურე გამორჩეული იყო თავისი ბრწყინვალე ბუნებრივი მონაცემებით, სიგანე 150 საჟენამდე, სიღრმე ზოგ ადგილას 40 საჟენს აღწევდა, რაც უზრუნველყოფდა ყურეში ყველაზე დიდი მოცულობის სახაზო გემების შესვლას“ (აცსა, ფ. 34, ს. 24, ფ.14). ასეთი შესაძლებლობების მიუხედავად, ბათუმს რამდენადმე მოხერხებული ნავსადგური არ გააჩნდა. მას სუსტი კავშირი ჰქონდა თვით ამიერკავკასიის სამრეწველო-ეკონომიკურ ცენტრებთან. ბათუმის ეკონომიკური განვითარებისათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა ჰქონდა ნავსადგურის მშენებლობასა და რკინიგზის გაყვანას. აღნიშნული საკითხის გადაწყვეტას თვით რუსეთის იმპერიის ეკონომიკური ინტერესები მოითხოვდა, რომელიც იმ დროისათვის ნავთობის ექსპორტის მიხედვით მსოფლიოში პირველ ადგილზე იყო.

XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან ქალაქ ბათუმის ეკონომიკური განვითარება ძალზე სწრაფი ტემპით წარიმართა. ამ საქმეში გადამწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონდა ნავსადგურისა და ბათუმი-სამტრედიის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობას. სულ მოკლე დროში ბათუმი თვალში საცემად შეიცვალა და იგი ყველა მნახველს აკვირვებდა. ქალაქში არნახული გამოცოცხლება შეიმჩნეოდა. სერგი მესხი, რომელმაც 1878-1882 წწ-ში სამჯერ მოინახულა ბათუმი, „დროებაში“ გამოქვეყნებულ წერილში „ბათუმი და ბათუმელები“ აღნიშნავდა: „მაშინდელი ბათუმი (საუბარია 1878 წელზე) ახლანდელს გორზე უფრო პატარა და უმწრო ქალაქი იყო... დიდი განსხვავებაა მაშინდელს და ახლანდელს ბათუმს შუა. საცა არ გაიხედავთ, ყველგან ახალი შენობები გაუშენებიათ, ან აშენებენ. მთელი ახალი უბნები გაკეთებულან, ქალაქის ბაღს ჰმართავენ, ქალაქი გაპლანულია, ტბებს აშრობენ, წყალი გამოჰყავთ, ნავსადგურის გაფართოებას აპირებენ, რკინიგზა გაჰყავთ და სხვა და სხვა“ („დროება“, 1882:257) 1883 წელს გახსნილი ბათუმი-სამტრედიის რკინიგზით ბათუმი ბაქოს დაუკავშირდა. „ამიერკავკასიის მთავარი მაგისტრალი ბაქო-თბილისი-ბათუმი გადაიქცა მთავარ არტერიად... მან უდიდესი როლი შეასრულა ამიერკავკასიის ეკონომიკური ცხოვრების როგორც რუსეთის, ისე მსოფლიოს კაპიტალისტურ ეკონომიკასთან დაკავშირების საქმეში“ (ტატიშვილი, 1948:7). რკინიგზის გაყვანამ და სრულყოფილი ნავსადგურის აგებამ სერიოზული ბიძგი მისცა ბათუმის განვითარებას. „გუმინ წინ თავისთვის მივარდნილი, მიყურებული ბათუმი, აზიური ქალაქი, დღეს ევროპის ქალაქად იქცა, გაევროპელდა! მოქალაქეობრივი ცხოვრება ბათუმში ნალ-ნელა ხორცს ისხამს“- წერდა „ივერია“ („ივერია“, 1886:24).

ბათუმის ეკონომიკურ განვითარებაზე გადამწყვეტი გავლენა ბაქოს ნავთობის ექსპორტმა მოახდინა. ბათუმის განთავისუფლებამდე ბაქოს ნავთობის საზღვარგარეთ გატანა ფოთის და ბალტიის ზღვის ნავსადგურებიდან ხდებოდა. ამ უკანასკნელიდან

ნავთობის ექსპორტი ძვირიც ჯდებოდა და დიდი დროც სჭირდებოდა. არსებული ვითარებიდან ნავთის მრეწველები გამოსავალს ეძებდნენ. ამ თვალსაზრისით ბათუმი საუკეთესო ბაზა იყო ბუნებრივი ყურეთი და მოხერხებული სატრანზიტო მდებარეობით („ბათუმის გაზეთი“, 1911:15).

მართლაც, ბაქოს ნავთობის ექსპორტმა განსაზღვრა ბათუმის არნახულად სწრაფი სამრეწველო განვითარება XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან. „შეიქმნა ნავთობპროდუქტების დახარისხებისა და ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული მყარი ინფრასტრუქტურა“ (სიორიძე, 2003:105).

XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან რუსეთი მსოფლიოში ნავთობის უმსხვილესი ექსპორტიორი გახდა. ნავთობი გაჰქონდათ ტანკერებით, ძირითადად ევროპაში, ხოლო მახლობელი და შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებში ხისა და თუნუქის ბიდონებით. სწორედ ნავთობპროდუქტების ტარის დამამზადებელი საწარმოების დაარსებამ მისცა ბიძგი ბათუმის სამრეწველო განვითარებას. 1885 წელს ბათუმში ამოქმედდა სიდერიდისისა და რიხნერის, 1887 წელს - ხაჩატურიანცის, შემდეგ - მანთაშევის, ძმები ცოვიანოვების და სხვა ქარხნები. ბათუმი ამიერკავკასიის მსხვილი საწარმოო ცენტრი გახდა. 1887 წლის მონაცემებით ქუთაისის გუბერნიაში საფაბრიკო და საქარხნო მრეწველობის პროდუქციის მოცულობამ შეადგინა 5 მილიონ 237 ათას 254 მანეთი, რომლიდანაც 4 მილიონ 482 ათას 500 მანეთი ბათუმის ქარხნებზე მოდიოდა. ბათუმის ნავთის ქარხნები, რომლებიც ნავთობის ექსპორტს ემსახურებოდნენ, წარმოების მოცულობით 9-ჯერ აჭარბებდნენ მთელი დანარჩენი გუბერნიის საფაბრიკო და საქარხნო მრეწველობას (ქცსა, ფ.130, ს.170, ფ.10).

სამრეწველო განვითარების მაღალმა ტემპებმა ბიძგი მისცა ვაჭრობის აღმავლობას, შესაბამისად მოსახლეობის სწრაფ ზრდას და საერთოდ, საქალაქო ცხოვრების დაწინაურებას.

რუსეთთან შეერთების შემდეგ მთელი 10 წლის მანძილზე ბათუმში სამხედრო-პოლიციური მმართველობა არსებობდა. ასეთი სახის მმართველობა ბათუმის ეკონომიკური შესაძლებლობების გამოყენებას ვერ უზრუნველყოფდა, პირიქით, საგრძნობლად აბრკოლებდა მის ზრდა-განვითარებას (კარალიძე, 2009:110). ამას კარგად გრძნობდნენ ბათუმის მაშინდელი მცხოვრებლები. 1885 წელს ბათუმის 90-მდე მცხოვრებმა თხოვნით მიმართა კავკასიის სამოქალაქო საქმეთა მმართველს, რათა 1970 წლის 16 ივნისის დებულების საფუძველზე ბათუმშიც შემოღებული ყოფილიყო საქალაქო თვითმმართველობა. საკითხის შესასწავლად შეიქმნა საგუბერნიო კომისია.

1888 წლის მარტში ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორ გროსმანის განკარგულებით კომისიის მუშაობა შეაჩერეს და ყველა მისი საქმე პოლიციის მმართველობას გადასცეს. ამის შემდეგ პეტერბურგში გაიგზავნა შუამდგომლობა, რომლის საფუძველზეც 1888 წლის 28 აპრილს გაიცა უმაღლესი განკარგულება 1870 წლის 16 ივნისის დებულების საფუძველზე ბათუმში საქალაქო თვითმმართველობის შემოღების შესახებ. აღნიშნული ბრძანების განხორციელება დაევალა ახალ კომისიას, რომელსაც კავკასიის მთავარმართებლის კანცელარიის მოხელე კ.დ. გავრონსკი თავმჯდომარეობდა (Батумъ и его окрестности, 1906:486; ბენდიანიშვილი, 1982:230), კომისიამ შეისწავლა ბათუმის მოსახლეობის ქონებრივი მდგომარეობა, დააზუსტა ამომრჩეველთა სიები. ქონებრივი ცენზის გათვალისწინებით ამომრჩეველთა სიაში შევიდა 526 კაცი. ქალაქის მოსახლეობის უდიდესი ნაწილი არჩევნებს მიღმა დარჩა.

1888 წლის 25 აგვისტოს და 2 სექტემბერს ჩატარდა სათათბიროს ხმოსანთა პირველი არჩევნები.

ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობის საზეიმო გახსნა შედგა 1888 წლის 1 ოქტომბერს. ქალაქის თავად დაინიშნა კ.დ. გავრონსკი. გამგეობაში შევიდნენ დ.ი. ბიკოვი

(ქალაქისთავის მოადგილე), ა.ი. კოიანდერი, ი.ს. შადინოვი. ქალაქის მდივანი გახდა ი.ს. მესხი.

XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან ბათუმში თავი მოიყარეს ეროვნული სულისკვეთებით გამსჭვალულმა ძალებმა, რომელთა მიზანი იყო ბათუმის ქართულ ქალაქად გადაქცევა (მგალობლიშვილი, 1938:86).

ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობა ჩამოყალიბებისთანავე ენერგიულად შეუდგა ქალაქისთვის მნიშვნელოვანი პრობლემების მოგვარებას. 1889 წლის 13 თებერვლის სხდომაზე შეიქმნა კომისია ი. მამულოვის თავმჯდომარეობით, რომელსაც უნდა შეესწავლა ის კონტრაქტები, რომელთა საფუძველზეც მოხდა სავაჭრო ფირმებისათვის ნავთობსადენების გაყვანაზე ნებართვის გაცემა (აცსა, ფ. 6, ან. 1, ს. 57, ფ.6). თვითმმართველობა დაჟინებით სვამდა საკითხს ქალაქის ფარგლებიდან ნავთისა და ნავთობპროდუქტების საწყობების გატანის აუცილებლობის თაობაზე (აცსა, ფ.6, ან.1, ს.73, ფ.13-17).

1894 წლის 12 ოქტომბერს ბათუმში მეორედ ჩატარდა სათათბიროს ხმოსანთა არჩევნები. სიაში მყოფი 318 ამომრჩევლიდან არჩევნებში მონაწილეობა მიიღო 239 კაცმა. მათ აირჩიეს 35 ხმოსანი და 9 კანდიდატი. ხმოსნების ეროვნული შემადგენლობა შემდეგნაირი იყო: ქართველი -19, რუსი - 8, ბერძენი -5, პოლონელი -3. ქართველებმა სათათბიროში მიიღეს ადგილების 55%, რამაც უზრუნველყო ქალაქის თავისა და გამგეობის არჩევნებისას ქართველთა წარმატება. ხმების დიდი უმრავლესობით ქალაქის თავად აირჩიეს ლუკა ასათიანი.

ახლადარჩეული სათათბირო და გამგეობა აქტიურ საქმიანობას შეუდგა ბათუმის შემდგომი ზრდა-განვითარებისათვის. ცხადია, ქალაქისათვის განმსაზღვრელი მნიშვნელობა პორტის განვითარებას. ამიტომ პორტის თემა სათათბიროს მუდმივი ზრუნვის საგანს წარმოადგენდა. ჯერ კიდევ 1888 წლის 23 სექტემბერს სათათბიროს სხდომაზე მოისმინეს განსაკუთრებული მოსამზადებელი კომისიის მოხსენება „ბათუმის პორტის სანაპირო ზოლის გაფართოებისა და მისთვის მიმდებარე მიწის გამოყოფის საკითხის სასწრაფოდ გადაწყვეტის შესახებ“, რომელშიც ხაზგასმული იყო: „ამჟამად ბათუმის პორტის ნავსადგომი ზოლი მხოლოდ 380 საჟენს შეადგენდა, რაც მხოლოდ ნავთობ-პროდუქტების ექსპორტისთვის არის საკმარისი... ტვირთბრუნვის პროგრესული ზრდის შემთხვევაში არსებული ზოლი მოთხოვნილების მხოლოდ უმნიშვნელო ნაწილს თუ დააკმაყოფილებს... საჭიროა ნავსადგომი ზოლი 800 საჟენი მასშტაბისა“ (აცსა, ფ.7, ა.1, ს. 3, ფ. 10-12).

მოითხოვდა რა პორტის გაფართოებას, ბათუმის თავი ლუკა ასათიანი 1900 წლის 28 აგვისტოს ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორისადმი გაგზავნილ წერილში მიუთითებდა: „20 წლის წინათ ბათუმის პორტის ტვირთბრუნვა არ აღემატებოდა 500 000 ფუტს, 1899 წელს კი მან 90 მლნ. ფუტს მიაღწია. 1898 წელს ბათუმის პორტში შემოსული გემების რაოდენობამ შეადგინა 1740 (თურქული და რუსული პატარა გემების ჩათვლელად). ბათუმის პორტის ნავსადგომი შეადგენდა მხოლოდ 600 საჟენს. საშუალოდ ერთ საჟენზე უნდა მოდიოდეს 200 000 ფუტი ნავთობი, ხოლო სხვა ტვირთი 40 000 ფუტი. ამ შესაბამისობით პორტის ნავმისადგომი ზოლი უნდა იყოს 1333 საჟენი...“ ((სეა, ფ.12, ა.1, ს. 713, ფ. 52-53).

სათათბირო ცდილობდა გაზრდილიყო ბათუმის პორტიდან მარგანეცის ექსპორტიც. ამ მიზნით 1899 წლის 22 თებერვლის სხდომაზე ქალაქის გამგეობას შესაბამისი შუამდგომლობის აღძვრაც დაავალა (აცსა, ფ.7, ა.1, ს. 315, ფ. 5-7).

შემოსავლების გაზრდის მიზნით სათათბირო ხელს უწყობდა სხვადასხვა სავაჭრო სახლებისა და ფირმების დამკვიდრებას ბათუმში (აცსა, ფ.6, ა.1, ს.112, ფ.25). ბათუმის ეკონომიკური ზრდისა და სათათბიროს მეცადინეობის შედეგად თვალსაჩინოდ გაიზარდა ქალაქის ბიუჯეტიც. თუ 1892 წელს შემოსავალმა შეადგინა 122 161 მანეთი, 1896 წელს

მიადწია 334 995 მან., ხოლო 1900 წლისათვის - 680 996 მანეთამდე გაიზარდა (აცსა, ფ.6, ა.1, ს.214, ფ.3-8)

სათათბირო სერიოზულად ზრუნავდა ქალაქის კომუნალური მეურნეობის განვითარებისათვის, განათლებისა და ჯანდაცვის მდგომარეობის გაუმჯობესებისათვის. სათათბიროსა და გამგეობის შეთანხმებული მოქმედების შედეგები მალე დაეტყო ბათუმს - გაიზარდა ქალაქის ფართობი და მოსახლეობა, გაიხსნა ახალი ფაბრიკა-ქარხნები, შეიკვალა ქალაქის იერსახე. 1897 წლის 22 ოქტომბრის ქალაქის სათათბიროს სხდომაზე აღინიშნა: „ბათუმის მოსახლეობა გახდა 26 417 ადამიანი, ახალგაზრდა ქალაქში აშენდა 3000 სახლი, მათ საერთო ღირებულებით 7 094 480 მანეთი ვერცხლით. ყოველივე ამასთან ერთად მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა ქალაქის კეთილმოწყობა“ (აცსა, ფ.6, ა.1, ს.152, ფ.39). ამ წარმატებებში დიდი იყო ქალაქის სათათბიროსა და გამგეობის წვლილი.

ბათუმის გამგეობას დამაბული მუშაობა უხდებოდა სწრაფი ტემპით მზარდი ქალაქის მრავალრიცხოვან საჭიროებათა გადასაჭრელად. ამ მიმართულებით განსაკუთრებით აღსანიშნავია ქალაქის თავის ივანე ანდრონიკაშვილის დამსახურება. იგი 1902 მარტში (1901 წლის ნოემბერში ლუკა ასათიანის მოულოდნელად გარდაცვალების შემდეგ, აირჩიეს ქალაქის თავად და 14 წლის განმავლობაში უძღვებოდა ქალაქის საქმიანობას, ბევრს ზრუნავდა საქალაქო მეურნეობისა და განაშენიანებისათვის სათანადო მატერიალური ბაზის შესაქმნელად.

ბათუმის ბიუჯეტისათვის დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა საფუთო გადასახადს. 1889 წლის 9 მაისს ბათუმის ნავსადგურში გავლილ საქონელზე დაწესდა საფუთო გამოსადები. 1901 წელს ქალაქის მთელი შემოსავალი უდრიდა 575 438 მანეთს, აქედან საფუთო გამოსადებზე მოდიოდა 244 705 მანეთი, საერთოდ კი 1889-1901 წლებში ამ გზით ქალაქის ბიუჯეტს შეემატა 1 974 521 მანეთი. სამწუხაროდ, 1901 წლის 8 ივნისის კანონით საპორტო შემოსავლების რეორგანიზაცია მოხდა. მომავალში საფუთო გადასახადების აკრეფა დაევა საბაჟოებს, რომლებსაც ის სახელმწიფო ხაზინაში შეჰქონდათ. ამ კანონმა ბათუმი სერიოზულად დააზარალა. თუ ადრე საფუთო გადასახადიდან ქალაქი წელიწადში საშუალოდ 200-250 000 მანეთს იღებდა, ამიერიდან ბათუმს მხოლოდ 30-40 000 მანეთის მოთხოვნა შეეძლო, ისიც მხოლოდ ნავსადგურისთვის. ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობა წლების მანძილზე დაჟინებით ცდილობდა აღედგინა საფუთო გადასახადი (აცსა, ფ.7, ა.1, ს.664, ფ.366).

ბათუმის განვითარების ტემპი უფრო თვალსაჩინო იქნებოდა, იგი მეზობელ რეგიონებთან საკომუნიკაციო საშუალებებით მჭიდროდ რომ ყოფილიყო დაკავშირებული. ამ თვალსაზრისით მეტად პერსპექტიულად გამოიყურებოდა XX საუკუნის დასაწყისში შემუშავებული ბათუმი-ყარსის რკინიგზის პროექტი. „ბათუმის გაზეთი“ აქტიურ პროპაგანდას უწევდა აღნიშნულ პროექტს „ბათუმს ისეთი მდგომარეობა აქვს, რომ ერთ დროს ეს ქალაქი ერთი პირველ ქალაქთაგანი იქნება არა თუ მთელ კავკასიაში, არამედ მთელ შავი ზღვის ნაპირებზე ... ბათუმის ეკონომიკურათ გამაგრება შეუძლია მხოლოდ ყარსისა და ართვინისაკენ რკინიგზის გაყვანას. აი, საითკენ უნდა იყოს ბათუმელთა მთელი ყურადღება მიქცეული“ („ბათუმის გაზეთი“, 1912:38).

ბათუმი-ყარსის რკინიგზის მშენებლობისადმი დიდ დაინტერესებას იძენდა ბათუმის საქალაქო თვითმმართველობა. ჯერ კიდევ 1910 წელს ქალაქის გამგეობის დავალებით ი, მულინმა და გ. მაკოვიცამ აღნიშნული პროექტის ეკონომიკური სარგებლიანობის შესახებ მოხსენება მოამზადეს. მოხსენებიდან ჩანს, რომ მარტო ჭოროხის ხეობიდან ყოველწლიურად რკინიგზით გავიდოდა 11 მლნ. ფუთამდე სხვადასხვა ტვირთი („ბათუმის გაზეთი“, 1911: 68). აღნიშნული პროექტით მალე ხელისუფლებაც დაინტერესდა, ვინაიდან იგი ირანთან, ინდოეთთან და მათ მოსაზღვრე ქვეყნებთან დასაკავშირებლად კარგ პერსპექტივას ქმნიდა. 1913 წელს ინჟინერ დ. სვიშევსკის საძიებო სამუშაოების წარმოება დაავალეს პარალელურად. მუშაობდა ორი ჯგუფი: ერთი

ბათუმიდან, ხოლო მეორე ალექსანდროპოლ-ჯულფის რკინიგზის ბაქან ბუგდაშენიდან („ბათუმი გაზეთი“, 1914:48). სამწუხაროდ, პირველმა მსოფლიო ომმა ამ პროექტის განხორციელება ჩაშალა.

მიუხედავად ფინანსური სირთულეებისა თვითმმართველობა ცდილობდა გადაეწყვიტა ქალაქისათვის ისეთი აუცილებელი საკითხები როგორც იყო წყლით მომარაგება, განათება, სანიტარული მდგომარეობა, ჯანდაცვა, განათლება და სხვა.

ბათუმის თვითმმართველობის ყურადღების ცენტრში მუდმივად იყო განათლების სფერო. მისი მონდომების გარეშე არ გაიხსნებოდა ბათუმის ვაჟთა გიმნაზიაც. როცა თვითმმართველობამ იკისრა გიმნაზიის შენობის ასაგები ხარჯები და ყოველწლიური სუბსიდია 15 000 მანეთის რაოდენობით, განათლების სამინისტრომ მხოლოდ ამის შემდეგ დართო გიმნაზიის გახსნის ნება. ბათუმის ვაჟთა გიმნაზიის შენობის აგებაზე თვითმმართველობამ 215 000 მანეთი დახარჯა. ამის შემდეგაც იგი არ იფარგლებოდა ფინანსური მხარდაჭერით (მიუხედავად იმისა, რომ მატერიალურად ქალაქს თავად უჭირდა) და ყურადღებას არ აკლებდა გიმნაზიას.

თვითმმართველობის ყურადღება არც სხვა სასწავლებლებს აკლდა. ბათუმის ისედაც შეზღუდული ბიუჯეტის მნიშვნელოვანი ნაწილი განათლების სფეროზე მოდიოდა. მაგალითად, თუ 1888 წელს განათლების ხარჯებმა 2300 მანეთი შეადგინა, 1901 წელს ეს ხარჯები 38 821 მანეთამდე გაიზარდა, ხოლო 1911 წელს 84 394 მანეთს მიაღწია (სეა, ფ.13, ა.2, ს.403, ფ.9). მართალია განათლების სფეროზე ქალაქის თვითმმართველობის მიერ გამოყოფილი თანხა ბიუჯეტის მდგომარეობის შესაბამისად მეტნაკლებად მერყეობდა, მაგრამ საშუალოდ წელიწადში იგი ქალაქის ბიუჯეტის 10-15% შეადგენდა (ბენდიანიშვილი, 1882:271).

1913 წლის 1 ოქტომბერს ბათუმის თვითმმართველობამ აღნიშნა 25 წლის იუბილე. საიუბილეო დღეებში აღინიშნა ის წარმატებები, რომლებიც ბათუმმა მოიპოვა თვითმმართველობის 25 წლის მანძილზე. წინ ჯერ კიდევ ბევრი იყო გასაკეთებელი, მაგრამ 1914 წელს დაწყებული მსოფლიო ომის გამო ბათუმის თვითმმართველობის ბევრი სასიკეთო წამოწყება განუხორციელებელი დარჩა.

### **დამოწმებული წყაროები და ლიტერატურა**

აჭარის ცენტრალური სახელმწიფო არქივი ფონდი 6, აღწერა 1, საქმე 57.

აცსა, ფ. 6 , ა.1, ს. 73

აცსა, ფ. 6 , ა.1, ს. 112.

აცსა, ფ. 6 , ა.1, ს. 152

აცსა, ფ. 6 , ა.1, ს. 214

აცსა, ფ. 7, ა.1, ს. 3.

აცსა, ფ. 7, ა.1, ს. 315

აცსა, ფ. 7, ა.1, ს. 551

აცსა, ფ. 7, ა.1, ს. 664

აცსა, ფ. 34, ა.1, ს. 24

სეა \_ საქართველოს ეროვნული არქივი ფონდი 12, ა.1, ს.713.

სეა, ფ.13,ა.2,ს. 403

ქცსა \_ ქუთაისის ცენტრალური სახელმწიფო არქივი, ფონდი 130, ა.1, ს.170.

“ბათუმის გაზეთი” N 15, 1911 წელი.

“ბათუმის გაზეთი” N 68, 1911 წელი.

“ბათუმის გაზეთი” N 38, 1912 წელი.

“ბათუმის გაზეთი” N 48, 1914 წელი.

“დროება”, 257, 1882 წელი.

„ივერია“, 24, 1886 წელი.

ბენდიანიშვილი, ა. (1982). საქალაქო თვითმმართველობა და ბრძოლა მისი დემოკრატიზაციისათვის საქართველოში. თბილისი.

კარალიძე, ჯ. (2009). აჭარა 1878-1903 წელი (პოლიტიკური, ეკონომიკური, სოციალური ვითარება). ბათუმი.

მგალობლიშვილი, ს. (1938). მოგონებანი. თბილისი.

სურგულაძე, აბ. (1973). გულო კაიკაციშვილი. თბილისი.

ტატიშვილი, ო. (1948). ვაჭრობისა და მრეწველობის განვითარება ბათუმში 1878-1920 წწ. თბილისი.

სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები. (2008). აჭარა, III. ბათუმი.

Батумъ и его окрестности. (1906). Батумъ.

## REFERENCES

ach'aris tsent'raluri sakhelmts'ipo arkivi pondi 6, aghts'era 1, sakme 57.

atssa, p. 6 , a.1, s. 73

atssa, p. 6 , a.1, s. 112.

atssa, p. 6 , a.1, s. 152

atssa, p. 6 , a.1, s. 214

atssa, p. 7, a.1, s. 3.

atssa, p. 7, a.1, s. 315

atssa, p. 7, a.1, s. 551

atssa, p. 7, a.1, s. 664

atssa, p. 34, a.1, s. 24

sea \_ sakartvelos erovnuli arkivi pondi 12, a.1, s.713.

sea, p.13,a.2,s. 403

ktssa \_ kutaisis tsent'raluri sakhelmts'ipo arkivi, pondi 130, a.1, s.170.

“batumis gazeti” N 15, 1911 ts'eli.

“batumis gazeti” N 68, 1911 ts'eli.

“batumis gazeti” N 38, 1912 ts'eli.

“batumis gazeti” N 48, 1914 ts'eli.

“droeba”, 257, 1882 ts'eli.

„iveria“, 24, 1886 ts'eli.

bendianishvili, a. (1982). sakalako tvitmmartveloba da brdzola misi demok'rat'izatsiisatvis sakartveloshi [Urban self-government and the struggle for its democratization in Georgia]. Tbilisi.

k'aralidze, j. (2009). ach'ara 1878-1903 ts'eli (p'olit'ik'uri, ek'onomik'uri, sotsialuri vitareba) [Adjara 1878-1903 (political, economic, social situation)]. Batumi.

mgaloblishvili, s. (1938). Mogonebani [Memories]. Tbilisi.

surguladze, ab. (1973). gulo k'aik'atsishvili. Tbilisi.

t'at'ishvili, o. (1948). vach'robisa da mrets'velobis ganvitareba batumshi 1878-1920 ts'ts'. [Development of Trade and Industry in Batumi 1878-1920]. Tbilisi.

samkhret-dasavlet sakartvelos ist'oriis nark'vevebi. (2008). ach'ara, III. batumi. [Essays on the History of Southwestern Georgia. (2008). Adjara, III]. Batumi.

Batum# i ego okrestnosti [Batumi and its surroundings]. (1906). Batumi.