

BATUMI -THE WORLD'S IMPORTANT CENTER FOR OIL EXPORT (END OF THE 19TH CENTURY – BEGINNING OF THE 20TH CENTURY)

ბათუმი - ნავთობის ექსპორტის მსოფლიო მნიშვნელობის ცენტრი
(XIX საუკუნის ბოლო - XX საუკუნის დასაწყისი)

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

<https://orcid.org/0000-0002-7179-0455>

Abstract. As a result of the Russo-Ottoman War of 1877-1878, Russia further expanded its possessions in the Caucasus. Adjara was transferred to Russia along with Batumi by the Berlin Congress's decision. Batumi was given the status of a free port of trade. At that time, Batumi was a small city with a small population. However, it had a magnificent natural bay, which in the future became a determining factor in the development of Batumi. Batumi's convenient transit location soon attracted the attention of famous industrialists - the Nobels and Rothschilds. Batumi became the main center of Baku's oil export, which required an effective solution to the transportation issue - constructing the Baku-Batumi railway line and constructing a high-capacity port in Batumi. In 1883, Batumi was connected to Baku by railway, and in 1885, the construction of the Batumi port was completed, which had a separate berth for the transshipment of oil products.

Since the 1880s, Russia has become the largest exporter of oil in the world. At that time, there were two types of oil export: tanker (by container) and tanker (by tanker). The main type of oil export from Batumi was determined from the very beginning as the container form, which in turn led to the establishment of tar manufacturing enterprises. The first tar manufacturing enterprise in Batumi was founded by engineers Bunge and Palashkovsky in 1883. Later, factories of the Nobels, Rothschilds, Sideridis and Richners, Sachaturians, Mantashevs, the Tsovyanov brothers, and others were put into operation in Batumi.

Unhindered export of oil and oil products required an increase in the volume of oil transported from Baku, which put the need to build the Baku-Batumi oil pipeline on the agenda. The oil pipeline would not only increase the volume of oil transported but would also reduce transportation costs by 2/3. The oil pipeline was opened in 1900 and its throughput capacity was 60,000,000 feet per year. This led to an unprecedented increase in the export of oil and oil products from Batumi. It reached its peak in 1902 and amounted to 78,338,800 feet.

Oil export determined the character of Batumi's industrial development, and gave a significant impetus to the development of trade, and the upsurge of urban life. Over 25 years, Batumi became an important industrial and trade center of the Russian Empire and the third largest city in the Caucasus after Tbilisi and Baku.

The presented work studies issues related to oil export from Batumi: the establishment and operation of industrial enterprises, the development of transport infrastructure, statistical data on the export of oil and oil products, the role of oil export in the economic development of Batumi and its overall impact on the social, demographic situation and political life of the city.

Key words. Batumi; oil export; port; railway; oil pipeline; industry; Nobels; Rothschild.

ჯემალ კარალიძე

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

აბსტრაქტი. 1877-1878 წწ. რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგად რუსეთმა კიდეც უფრო გააფართოვა სამფლობელოები კავკასიაში. ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით აჭარა ბათუმითურთ რუსეთს გადაეცა. ბათუმს განესაზღვრა პორტო-ფრანკოს-თავისუფალი სავაჭრო ნავსადგურის სტატუსი. იმჟამინდელი ბათუმი პატარა ქალაქი იყო მცირერიცხოვანი მოსახლეობით. თუმცა მას გააჩნდა ბრწყინვალე ბუნებრივი ყურე, რაც მომავალში გახდა ბათუმის განვითარების განმსაზღვრელი ფაქტორი. ბათუმის მოხერხებულმა სატრანზიტო მდებარეობამ მალე მიიპყრო ცნობილი მრეწველების-ნობელებისა და როტშილდების ყურადღება. ბათუმი გახდა ბაქოს ნავთობის ექსპორტის ძირითადი ცენტრი, რამაც მოითხოვა ტრანსპორტირების საკითხის ეფექტურად გადაჭრა - ბაქო-ბათუმის სარკინიგზო ხაზის გაყვანა და ბათუმში გამტარუნარიანი ნავსადგურის მშენებლობა. 1883 წელს ბათუმი რკინიგზით ბაქოს დაუკავშირდა, ხოლო 1885 წელს დასრულდა ბათუმის ნავსადგურის მშენებლობა, რომელსაც ცალკე ნავსადგომი ჰქონდა ნავთობპროდუქტების გადასატვირთად.

XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან რუსეთი მსოფლიოში ნავთობის უმსხვილესი ექსპორტიორი გახდა. მაშინ ნავთობის ექსპორტის ორი სახე არსებობდა: სატარო(ჭურჭლით) და გადასხმითი (ტანკერებით). ბათუმიდან ნავთობის ექსპორტის ძირითად სახედ იმთავითვე სატარო ფორმა განისაზღვრა, რამაც თავის მხრივ გამოიწვია ტარის დასამზადებელი საწარმოების დაარსება. ტარის დასამზადებელი პირველი საწარმო ბათუმში დააფუძნეს ინჟინრებმა ბუნგემ და პალაშკოვსკიმ 1883 წელს. მოგვიანებით ბათუმში ამოქმედდა ნობელების, როტშილდის, სიდერიდისისა და რიხნერის, საჩატურიანცის, მანთაშევის, ძმები ცოვიანოვების და სხვა ქარხნები.

ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების შეუფერხებელი ექსპორტი მოითხოვდა ბაქოდან ტრანსპორტირებული ნავთობის მოცულობის გაზრდას, რამაც დღის წესრიგში დააყენა ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენის გაყვანის აუცილებლობა. ნავთობსადენი არა მარტო გაზრდიდა გადმოქაჩული ნავთობის მოცულობას, არამედ 2/3-ით შეამცირებდა ტრანსპორტირების ხარჯებსაც. ნავთობსადენი 1900 წელს გაიხსნა და მისი გამტარუნარიანობა წელიწადში 60 000 000 ფუტს შეადგენდა. რამაც ბათუმიდან ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ექსპორტი არნახულად გაზარდა. მან პიკს 1902 წელს მიაღწია და 78 338 800 ფუტი შეადგინა.

ნავთობის ექსპორტმა განსაზღვრა ბათუმის სამრეწველო განვითარების ხასიათი, მნიშვნელოვანი ბიძგი მისცა ვაჭრობის განვითარებას, საქალაქო ცხოვრების აღმავლობას. 25 წლის მანძილზე ბათუმი რუსეთის იმპერიის მნიშვნელოვან სამრეწველო-სავაჭრო ცენტრად, ხოლო კავკასიაში თბილისისა და ბაქოს შემდეგ მესამე ქალაქად გადაიქცა.

წარმოდგენილ ნაშრომში შესწავლილია ბათუმიდან ნავთობის ექსპორტთან დაკავშირებული საკითხები: სამრეწველო საწარმოების დაარსება და საქმიანობა, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება, ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ექსპორტის სტატისტიკური მონაცემები, ნავთობის ექსპორტის როლი ბათუმის ეკონომიკურ განვითარებაში და საერთოდ მისი გავლენა ქალაქის სოციალურ, დემოგრაფიულ ვითარებასა და პოლიტიკურ ცხოვრებაზე.

საკვანძო სიტყვები. ბათუმი; ნავთობის ექსპორტი; პორტი; რკინიგზა; ნავთობსადენი; მრეწველობა; ნობელები; როტმილდი.

შესავალი. ბათუმის, როგორც სრულფასოვანი ქალაქის ფორმირებასა და განვითარებაზე გადამწყვეტი გავლენა XIX საუკუნის 80-90-იან წლებში განვითარებულმა მოვლენებმა მოახდინა.

ხანგრძლივი დროის მანძილზე ისტორიული სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ვრცელ ტერიტორიებთან ერთად აჭარა და ბათუმიც ოსმალეთის იმპერიის შემადგენლობაში იმყოფებოდა. 1877-1878 წლების ოსმალეთთან წარმატებული ომის შედეგად რუსეთმა უფრო გააფართოვა თავისი სამფლობელოები კავკასიაში. ჯერ სან-სტეფანოს წინასწარი ზავით, ხოლო საბოლოოდ ბერლინის ტრაქტატით ამიერკავკასიაში რუსეთის მფლობელობაში გადადიოდა ბათუმის, არტანისა და ყარსის ოლქები. თუმცა, ბერლინის კონგრესზე, რომელსაც უნდა დაეზუსტებინა რუსეთსა და ოსმალეთს შორის სან-სტეფანოში შეთანხმებული საზავო პირობები, კონკრეტულად ბათუმის საკითხზე მწვავე დაპირისპირება გაიმართა დიდი ბრიტანეთისა და რუსეთის დელეგაციებს შორის. მათ არ სურდათ ასეთი მნიშვნელოვანი სტრატეგიული და ეკონომიკური ცენტრის დათმობა. საბოლოოდ მიღწეული იქნა შეთანხმება და ბათუმი რუსეთს გადაეცა, როგორც პორტო-ფრანკო-ლია, თავისუფალი ნავსადგური ყველა ქვეყნის სავაჭრო ხომალდებისათვის. სამრეწველო-ეკონომიკური განვითარების დონით ჩამორჩენილ რუსეთს არ შეეძლო კონკურენცია გაეწია ევროპული ქვეყნების, განსაკუთრებით ინგლისური პროდუქციისათვის, ამიტომაც ყველა ღონისძიებით ცდილობდა ბათუმში პორტო-ფრანკოს შეზღუდვას. საბოლოოდ ისარგებლა რა ხელსაყრელი საერთაშორისო ვითარებით, 1886 წ. 23 ივლისს გააუქმა კიდეც იგი. არსებობის ხანმოკლე პერიოდის მიუხედავად, ღია ნავსადგურის სტატუსმა დიდი გავლენა მოახდინა ბათუმის და საერთოდ რეგიონის განვითარებაზე.

XIX საუკუნის 80-იანი წლების დასაწყისიდან პორტო-ფრანკოს სტატუსთან ერთად ბათუმის განვითარებაზე გადამწყვეტი გავლენა მოახდინა ბაქოს ნავთობის ექსპორტმა. მისი მასშტაბი სწრაფად იზრდებოდა, რამაც XIX-XX საუკუნეების მიჯნაზე ბათუმის უმსხვილეს სამრეწველო-სავაჭრო მნიშვნელობის ცენტრად ფორმირებას შეუწყო ხელი.

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

შედეგები. XIX საუკუნის ბოლოსა და XX საუკუნის დასაწყისის ბათუმის ეკონომიკური განვითარების ისტორიას ძველი თუ ახალი თაობის არაერთი მკვლევარი შეეხო. წარმოდგენილ ნაშრომში შევეცადეთ საარქივო დოკუმენტებსა და პრესის მასალებზე დაყრდნობით, არსებული ისტორიოგრაფიის გათვალისწინებით გაგვეანალიზებინა ბათუმის სამრეწველო-ეკონომიკური განვითარების განმსაზღვრელი მიმართულების - ბაქოს ნავთობის ექსპორტის როლი და მასთან დაკავშირებული პროცესები XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან XX საუკუნის დამდეგამდე.

1878 წლისთვის, რუსეთთან შეერთების დროს, ბათუმი პატარა ქალაქი იყო სუსტი ეკონომიკური განვითარებით. მაგრამ მას გააჩნდა მეტად მოხერხებული მდებარეობა და შესანიშნავი ბუნებრივი ყურე. სწორედ ამ ფაქტორების გამო მიიპყრო ბათუმმა იმდროინდელი მსხვილი, მსოფლიო მასშტაბის ნავთობმრეწველობის ყურადღება, რომლებიც ეძებდნენ უმოკლეს გზებს ბაქოს ნავთობის საექსპორტოდ უცხოეთის ბაზრებზე. ნავთობის ექსპორტთან დაკავშირებული პირველი საწარმოები ბათუმში 1882-1886 წლებში აიგო. ინჟინრებთან - ბუნგესა და პალაშკოვკისთან ერთად, რომლებმაც

პირველი საწარმო გახსნეს, ბათუმში ქარხნები ააგეს ცნობილმა მრეწველებმა - ნობელებმა, როტშილდმა და სხვებმა. ნავთობის ექსპორტის მზარდმა და მაღალმა ტემპმა 80-იან წლებში მოითხოვა ნავთობის ბათუმამდე ტრანსპორტირებისა და მის გადაზიდვასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის განვითარება: რკინიგზის გაყვანა, გამტარუნარიანი ნავსადგურის აგება, ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენით დაკავშირება და სხვა. ამ ღონისძიებებმა შეაძლებინა რუსეთს XIX-XX სს-ის მიჯნაზე გამხდარიყო ნავთობის უმსხვილესი ექსპორტიორი მსოფლიო ბაზარზე. გაზიდული ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების მოცულობამ 1902 წლისთვის 78 მილიონ ფუთზე მეტი შეადგინა. XX საუკუნის დამდეგისთვის ბათუმი მსოფლიო მასშტაბის ნავთობის საექსპორტო ცენტრად გადაიქცა.

დისკუსია. რუსეთთან შეერთების დროისათვის ბათუმი პატარა ქალაქი იყო, მცირერიცხოვანი მოსახლეობით, თითქმის 3000 მცხოვრებით (აცსა,ფ.7,ს.551:18). მაგრამ გააჩნდა შესანიშნავი ყურე, რაც დიდ პერსპექტივას ქმნიდა მისი განვითარებისათვის. „ბათუმის ყურე გამორჩეულია თავისი ბრწყინვალე ბუნებრივი მონაცემებით, სიგანე 150 საჟენამდეა, სიღრმე ზოგ ადგილას 40 საჟენს აღწევს, რაც უზრუნველყოფს ყურეში ყველაზე დიდი მოცულობის სახაზო გემების შესვლას“ (აცსა,ფ.34,ს.24:14). ასეთი შესაძლებლობების მიუხედავად, ბათუმს რამდენადმე მოხერხებული ნავსადგური არ გააჩნდა. მას არ ჰქონდა მჭიდრო კავშირი თვით ამიერკავკასიის სამრეწველო-ეკონომიკურ ცენტრებთან. ცხადი იყო, რომ ბათუმის ეკონომიკური განვითარებისათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა ჰქონდა ნავსადგურის მშენებლობას და რკინიგზის გაყვანას. აღნიშნული საკითხების გადაწყვეტას ამიერიდან თვით რუსეთის იმპერიის ეკონომიკური ინტერესები მოითხოვდა, რომელიც იმ დროისათვის ნავთობის ექსპორტის მიხედვით მსოფლიოში პირველ ადგილზე იყო.

ბათუმის განთავისუფლებამდე ბაქოს ნავთობის საზღვარგარეთ გატანა ფოთისა 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). 1881 წელს შეიქმნა სპეციალური კომისია, რომელსაც დაევალა ბათუმის ნავსადგურის მშენებლობის პროექტის შემუშავება. კომისიამ პროექტი იმავე წელს დაასრულა, რის საფუძველზეც დაიწყო სამშენებლო სამუშაოები. ნავსადგურის სამშენებლო სამუშაოები ძირითადად 1885 წელს დასრულდა და 5 მილიონ მანეთამდე დაჯდა. აგებულ იქნა ცალკე ნავსადგომი ნავთობპროდუქტების გადასატვირთად. ნავსადგურის აშენებამ გამოკვეთა ის უპირატესობანი, რაც ბათუმს ფოთთან შედარებით გააჩნდა. „ფოთის მნიშვნელობა თანდათანეცემოდა, ხოლო ბათუმი სწრაფად იზრდებოდა მისი სერიოზული კონკურენტი ხდებოდა“ (ნიკოლეიშვილი, 1994:108). ეს პროცესი უფრო თვალსაჩინო გახდა ბათუმი-სამტრედიის რკინიგზის ხაზის გაყვანის შემდეგ, რომლის მშენებლობა 1880 წელს დაიწყო და ექსპლუატაციაში შევიდა 1883 წლის 21 მარტს. ამიერიდან ბათუმი რკინიგზით ბაქოს დაუკავშირდა, რამაც მისდამი მსხვილი კაპიტალისტების ინტერესიც განსაზღვრა. „ამიერკავკასიის დიდმა ბუნებრივმა სიმდიდრემ, განსაკუთრებით ნავთმა და შავმა ქვამ, ერთბაშად თავი ამოაყოფინა ჩვენში უპირველეს კაპიტალისტებს ევროპისას: როტშილდს, ნობელს და სხვებს... ბათუმმა და ბაქომ განსაკუთრებით ჩქარა დაიჭირა უპირველესი ადგილი მრეწველობასა და ვაჭრობაში. იმიტომ, რომ მსწრაფლად შეითვისა აწინდელი საუკეთესო იარაღი მსოფლიო ბრძოლისა, შეისისხლხორცა ის საშუალებანი, რომელსაც ჰხმარობენ დასავლეთ ევროპის დაწინაურებულსა და უმთავრესს სამრეწველო ქალაქებში“ („ივერია“, 1891:145). იმთავითვე გამოიკვეთა, რომ „ბათუმის სამრეწველო განვითარება ძირითადად ბაქოს ნავთობის

ექსპორტის ხარჯზე ხდებოდა“ (ჩხეიძე, 1959:43). ბათუმის სამრეწველო განვითარება ნავთობის ექსპორტის მიზნებს დაუქვემდებარდა (სიჭინავა, 1958:122).

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).

იმ დროისათვის ნავთობის ექსპორტის ორი სახე არსებობდა - სატარო (ჭურჭლით) და გადასხმითი ტანკერებით. ბათუმიდან ნავთობის ექსპორტის პროფილი თავიდანვე განისაზღვრა სატარო ფორმით, რამაც ტარის დასამზადებელი საწარმოების დაარსებას შეუწყო ხელი. ნავთობპროდუქტების გადასაზიდი ტარის დასამზადებელი პირველი ქარხნის მშენებლობას ბათუმში საფუძველი ჩაეყარა 1882 წელს, რომლის ინიციატორები იყვნენ ინჟინრები ბუნგე და პალაშკოვსკი. ე.ი. ქარხნის მშენებლობა დაიწყო ბათუმი-სამტრედიის რკინიგზის ამოქმედებამდე და დასრულდა 1883 წელს. ქარხანა ქალაქ ბათუმში მდებარეობდა, რისი მიზეზიც იმ დროს მოქმედი პორტო-ფრანკოს რეჟიმი იყო, „რათა არ გადაეხადათ უცხოეთიდან შემოტანილი მანქანების, ჩარხების და თუნუქის (რომელიც საჭირო იყო ნავთობის გადასაზიდი ყუთების დასამზადებლად - ავტ.) ბაჟი. მექარხნეები გრძნობდნენ რა პორტო-ფრანკოს საზღვრების სივიწროვეს, აღძრეს შუამდგომლობა ჩრდილო-აღმოსავლეთით (ორთაბათუმის ველი - ავტ.) მდებარე ადგილების პორტო-ფრანკოს ფარგლებში მოსაქცევად, რათა იქ აეგოთ ქარხნები, მაგრამ შუამდგომლობა მექარხნეების სასარგებლოდ არ გადაწყდა და იმათაც მომგებიანად ჩათვალეს ქარხნების აგება პორტო-ფრანკოს საზღვრებში“ (ქცსა, ფ.130, ს.180:12).

ბათუმის პირველი ქარხნისათვის ჩარხები და მოწყობილობა გამოიწერეს ამერიკიდან, საიდანაც მოიწვიეს დასამონტაჟებლად ტექნიკოსებიც. საპროექტო შესაძლებლობებით ქარხანას ერთ დღეში უნდა გამოეშვა 3000 ხის და 6000 თუნუქის ყუთი, მაგრამ გამოცდილი მუშების დეფიციტის გამო იგი ამ სიმძლავრით ვერ მუშაობდა. 1886 წლამდე აღნიშნული ქარხანა ერთადერთი იყო, რომელიც ხისა და თუნუქის ყუთებს მანქანური წესით ამზადებდა (ქცსა, ფ.130, ს.180:13). ქარხანა მოგვიანებით როტშილდის საკუთრებაში გადავიდა და ითვლებოდა „კასპიისა და შავი ზღვის ნავთობის მრეწველობისა და ვაჭრობის ამხანაგობის“ (როტშილდის) ქარხნად. ბათუმში როტშილდის ქარხნის გამოჩენას „ივერია“ ასე იუწყებოდა: „როტშილდმა დიდი საქმე დაიწყო ბათუმში. ეს დიდი საქმე ნავთის მრეწველობის საქმეა. ოთხმა მილიონმა ფულმა უნდა იტრიალოს ჩვენში. ამ საქმეში უფრო ის არის საინტერესო, რომ საქმის მმართველებად ჩვენებურები არიან... ყველამ იცის, რომ ეკონომიურს კეთილდღეობაზე დამოკიდებულია გონებრივი და ზნეობრივი სიკეთეცა“ („ივერია“, 1886:264).

XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან რუსეთი ნავთობის უმსხვილესი ექსპორტიორი გახდა. ნავთობი გაჰქონდათ ტანკერებით, ძირითადად ევროპაში, ხოლო მახლობელი და შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებში ხისა და თუნუქის ბიდონებით. სწორედ ნავთობპროდუქტების ტარის დასამზადებელი 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 სამრეწველო ცენტრი გახდა. 1887 წლის მონაცემებით ქუთაისის გუბერნიაში საფაბრიკო და საქარხნო მრეწველობის პროდუქციის მოცულობამ შეადგინა 5237254 მანეთი, რომლიდანაც 4482500 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.710:10).

ბათუმის ბაქოსთან რკინიგზით დაკავშირების მიუხედავად, კვლავ დღის წესრიგში იდგა ბათუმამდე ნავთობის ტრანსპორტირების საკითხი. ნავთობპროდუქტების დიდი

რაოდენობით შეუფერხებელი ექსპორტი მოითხოვდა ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენი მილის გაყვანას (კარალიძე, 2009:141). 1884 წლის მარტში ამერიკელმა მილიონერმა გეორგ ვილსონმა თხოვნით მიმართა კავკასიის უმაღლეს ხელისუფლებას მიეცათ მისთვის კონცესიის წესით ბაქო-ბათუმს შორის ნავთობსადენის გაყვანის ნებართვა. მას თხოვნაზე უარი ეთქვა იმ მოსაზრებით, რომ ევროპელი სპეციალისტების დასკვნით საქართველოშიც აღმოჩნდა ნავთობის საბადოები, რომელთა ექსპლოატაციის შემთხვევაში აქაური ნავთობი გახდებოდა ბათუმიდან უცხოეთში გასატანი მთავარი საგანი (სიორიძე, 1995:79). ნავთობსადენის ხარჯები პროექტით 16 მლნ მანეთს მიაღწევდა. სიძვირის გამო ხელისუფლების წარმომადგენლები გარკვეულ ხანს თავს იკავებდნენ ამ პროექტის მხარდაჭერისაგან. მაგრამ იმთავითვე ნათელი იყო ნავთობსადენის გაყვანის სარგებლიანობა რუსეთის სახელმწიფოსათვის. „ნავთის მილის გაყვანა აუარებელს ნავთს გაზიდავს ბაქოდან ბათუმში, საიდანაც ეს მასალა გავა ევროპიულს ბაზრებში და თავის სიუხვით ადვილად დასჩაგრავს სხვათა ქვეყნების ნავთს... ამგვარი გამარჯვება ჩვენის ნავთისა შესცვლის სავაჭრო ბალანსს რუსეთის სასარგებლო და ეს გარემოება ადვილად დააჯილდოვებს რუსეთის სახელმწიფოს იმ დანაკლისისათვის, რომელიც მას მოუვა ამიერკავკასიის რკინიგზის გარანტიის ვალდებულებათა შესასრულებლად. ფრიად სასარგებლოა ამ მილის გაყვანა“ („დროება“, 1885:193). ნავთობსადენის გახსნით ერთი ფუთი ნავთობის ბაქოდან ბათუმში გადატანა 18 კაპიკის (რკინიგზით ნავთობის გადაზიდვის საფასური-ავტ.) ნაცვლად ექვსი კაპიკი დაჯდებოდა. ხელისუფლების მხრიდან ნაკლები მხარდაჭერის მიუხედავად, ნობელების ინიციატივით, 1889 წელს 59 ვერსის სიგრძის ნავთობსადენით ერთმანეთს დაუკავშირდა ხაშური და ზესტაფონი. ხაშურამდე ცისტერნებით გადმოზიდული ნავთობი ისხმებოდა რეზერვუარებში, აქედან ნავთობსადენით გადაიქაჩებოდა ზესტაფონში, სადაც ხელახლა ისხმებოდა ცისტერნებში და ასე გადაჰქონდათ ბათუმში. ნავთობის ტრანსპორტირების ასეთ სირთულეს განაპირობებდა სურამის უღელტეხილზე გვირაბის არარსებობა. ნავთობის გატანის მზარდმა მოთხოვნილებამ აუცილებელი გახადა სურამის გვირაბის გაყვანა, რომლის მშენებლობა 1886 წელს დაიწყო და 1890 წელს დასრულდა. რაც შეეხება ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენის ბათუმი-ხაშურის მონაკვეთს, იგი ექსპლოატაციაში 1900 წელს შევიდა და მისი გამტარუნარიანობა წელიწადში 60000000 ფუთს აღწევდა. დასრულების შემდეგ ბაქო-ბათუმის ნავთობსადენის საერთო სიგრძემ 899 კილომეტრი შეადგინდა (ტატიშვილი, 1949:120). ამან კიდევ უფრო შეუწყო ხელი ბათუმიდან ბაქოს ნავთობის ექსპორტის გაიაფებას. თუ მხედველობაში მივიღებთ იმას, რომ ერთი ფუთი ნავთობის მოპოვება ბაქოში ჯდებოდა 3 კაპიკი, ხოლო ამერიკაში 20 კაპიკი, გადამუშავება კი ბაქოში 6 ¼, ხოლო ამერიკაში 21 - კაპიკი. ნავთობის მოპოვება-დამუშავების სიახლე ამერიკაში მოპოვებასთან შედარებით, რუსეთის ნავთობს მსოფლიო ბაზარზე კონკურენციაში აბსოლუტურ უპირატესობას ანიჭებდა (ბათუმი და მისი მიდამოები, 1906:193). ასეთი უპირატესობის გამო ბაქოს ნავთობი უკვე 1886 წლიდან თანდათან ავიწროებდა ამერიკულ ნავთობს მსოფლიო ბაზარზე.

ნავთობის ექსპორტის სწრაფი ზრდა ბათუმის ტარის დასამზადებელი ქარხნების მეპატრონეებისაგან შესაბამისად მოითხოვდა წარმოების მოცულობის დაჩქარებულ გაზრდას. ექსპორტიორებისათვის მომგებიანი აღარ იყო ხისა და თუნუქის ყუთების ხელით დამზადება თუ შესყიდვა წვრილი მრეწველებისაგან შედარებით მაღალ ფასებში. „ამ დროიდან დაიწყო გამლიერებული მშენებლობა ისეთი ქარხნებისა, სადაც განსაკუთრებული ყურადღება ექცეოდა თუნუქის ყუთების მანქანური წესით დამზადებას, ხოლო ხის ყუთები კვლავ ხელით მზადდებოდა“ (ქცსა,ფ.30, ს.180:12). თუნუქის ყუთების წარმოების მანქანურ წარმოებაზე გადასვლამ, რასაც თან ერთვოდა ხე-ტყის თანდათანობით გამძირება, გამოიწვია ხის ყუთების წარმოების თვითღირებულების გაზრდა თუნუქის ყუთებთან შედარებით. მაგალითად, თუ ხის ყუთების წარმოება

მერყეობდა 22-27,3 კაპიკამდე, თუნუქის ყუთის ღირებულება 19-23 კაპიკს აღწევდა. ყოველივე ამის შედეგი ის იყო, რომ ხის ტარის წარმოება მცირდებოდა, ხოლო თუნუქისა იზრდებოდა. თუ 1898 წელს თუნუქის ყუთები, რომელიც შეფუთვის გარეშე (შეფუთვისას გამოიყენებოდა ხის ტარა, რაც ასევე ძვირი ჯდებოდა და თანდათან შეუფუთავ თუნუქის ჭურჭელს ენიჭებოდა უპირატესობა - ავტ.) გაიგზავნა საექსპორტოდ, დამზადებულ იქნა 1124000 ცალი, ანუ საერთო რაოდენობის 5,7%. 1899 წელს დამზადებულმა ასეთი ყუთების რაოდენობამ 2073000 ცალი ანუ საერთო რაოდენობის 8,9% შეადგინა. საერთოდ, 1899 წელს დამზადდა 11942055 ცალი ხის ყუთი, ხოლო თუნუქის - 25948704 ცალი, რომელთა საერთო ღირებულება შეადგენდა 8430073 მანეთს (ქცსა,ფ.130, ს.192:12).

თითქმის ორი ათეული წლის მანძილზე ბათუმის მრეწველობამ განვლო რთული გზა. „თუ შეერთების მომენტში იქ გაბატონებული იყო ხელოსნობა, XIX საუკუნის 80-იანი წლების ბოლოს უპირატესობა უკვე მანუფაქტურამ და ქარხანამ მოიპოვა. 90-იან წლებში დამთავრდა ტექნიკური გადატრიალება და ბათუმში თითქმის განუყოფლად საფაბრიკო-საქარხნო მრეწველობა გაბატონდა“ (ბენდიანიშვილი, 1982:225). ტექნიკური სიახლეების დანერგვა ამცირებდა წარმოების ხარჯებსა და ხელს უწყობდა მის ზრდას, მაგრამ უარყოფითად მოქმედებდა ქარხნებში დასაქმებულთა ბედზე და იწვევდა მათი რიცხვის შემცირებას.

იმდროინდელი ტარის დასამზადებელი ყოველი ქარხანა შედგებოდა ორი განყოფილებისაგან: ხის სახერხი-სადურგლო და თუნუქის. პირველი განყოფილება ყველა ქარხანაში ერთნაირად იყო მოწყობილი, ჰქონდათ ერთნაირი დაზგები, რომელიც მოძრაობაში მოჰყავდა ორთქლის ძრავას. რაც შეეხება თუნუქის განყოფილებებს, დაზგების მოძრაობაში მოყვანის თვალსაზრისით ორ კატეგორიად იყოფოდა: ქარხნები, რომელთა დაზგები მოძრაობაში მოჰყავდა მექანიკურ ძრავას და ქარხნები, რომელთა დაზგები მოძრაობაში მოჰყავდათ მუშებს. მაგრამ ასეთი ქარხნები თანდათან გადადიოდნენ მექანიკური ძრავის გამოყენებაზე. 1895 წლისათვის ბათუმში ტარის დასამზადებელი ასეთი 8 ქარხანა მოქმედებდა: 1. კასპია-შავი ზღვის ნავთობის მრეწველობისა და ვაჭრობის საზოგადოების (როტშილდის), 2. ა.ი. მანთაშევის. 3. ძმები ცოვიანოვებისა და კომპანიის 4. რ.ა. რიხნერის, 5. ს.ა. სიდერიდისის, 6. სავაჭრო სახლ მ.გ. ხაჩატურიანცისა და კომპანიის, 7. ძმები გრამატიკოპულოს, 8. საიად შაჰბაზოვის (ქცსა,ფ.130,ს.180:12).

ბათუმის ნავთობის საწარმოებიდან უმსხვილესი როტშილდის ქარხანა იყო, რომელშიც ხის ყუთების და თუნუქის ბიდონების დამზადება 280 დაზგაზე წარმოებდა. ქარხანა და ნავთობის ჩამოსასხმელი სადგურები პორტთან და რკინიგზის სადგურთან ლიანდაგით იყო დაკავშირებული. ქარხნის კორპუსები და დამხმარე ნაგებობები წარმოადგენდა უზარმაზარ კომპლექსს, რომელიც მდინარე ბარცხანამდე იყო განლაგებული. წარმოების მოცულობით ბათუმში მეორე ადგილზე იყო მანთაშევის საწარმოები, რომელთაც 3 ჰექტარი ფართობი ეკავა (სდს ისტორიის ნარკვევები, აჭარა, III, 2008;103-104).

ბათუმის ზრდა უპირველესად ნავთობის ექსპორტზე იყო დამოკიდებული, რაც თავისთავად იწვევდა შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარებას - ნავთის ჩამოსასხმელი სადგურების. რეზერვუარების მშენებლობას, რომელთა ძირითადი ნაწილი უშუალოდ ქალაქის ტერიტორიაზე იყო განლაგებული. ნავთის ქარხნების თავმოყრა ერთი მხრივ ქალაქთან, ხოლო მეორე მხრივ ბარცხანის ბატარეასთან სახიფათო იყო მშვიდობიანობის დროს, ხანძრის შემთხვევაში. საფრთხე გაცილებით გაიზრდებოდა საომარი მოქმედების ვითარებაში. ვინაიდან ბათუმი, როგორც მნიშვნელოვანი საპორტო ქალაქი დაცული უნდა ყოფილიყო უსაფრთხოების თვალსაზრისით, საჭირო იყო ნავთის ქარხნების რეზერვუარების გატანა ქალაქის გარეთ. ამ მიზნით გადაწყდა ნავთის ქალაქის (ე.წ. გოროდოკის - ავტორი) მშენებლობა. „ბათუმში ნავთობის ქალაქის მშენებლობის საკითხში ერთმანეთს დაუპირისპირდა ნავთის მრეწველებისა და სამხედროთა

ინტერესები“ (სეა,ფ.13,ს.175:8). ამ საკითხის გადასაწყვეტად ქალაქ ბათუმის გამგეობამ შექმნა კომისია 1891 წელს, რომელიც თავის სხდომებზე იწვევდა ნავთის მრეწველებს (აცსა, ფ.7, ს.73:117). მენავთობეთა ქალაქის მოსაწყობად განიხილებოდა რამდენიმე ვარიანტი: 1) მდ. ყოროლისწყლის ველი (ქალაქიდან 2-3 ვერსის დაშორებით), 2) ჩაქვის წყლის შესართავი (დაახლოებით 12 ვერსის მანძილზე) 3) მდინარე ჭოროხის ველზე კაპანდიბი (დაახლოებით 9 ვერსის მანძილზე), კომისია ვარაუდობდა, რომ მეორე და მესამე ვარიანტები სიშორის გამო ძვირი დაჯდებოდა, ამიტომ შესაძლებლად თვლიდან ყოროლისწყლის ნაპირზე მშენებლობის მხარდაჭერას იმ პირობით, თუ „მენავთობეთა ქალაქი გადაიწვედა მდინარის ზემოწელისკენ და შეიზღუდებოდა ქალაქის გაფართოება დასავლეთისაკენ“ (აცსა,ფ.7,ს.73:210). კომისიამ თავისი გადაწყვეტილება წარუდგინა ქალაქის გამგეობას დადგენილი წესით დასამტკიცებლად.

ბათუმიდან ნავთობპროდუქტების გატანის ზრდის შესაბამისად არნახული ტემპით გაიზარდა პორტის ტვირთბრუნვა. თუ ბათუმის რუსეთთან შეერთების დროს პორტის ტვირთბრუნვა არ აღემატებოდა 500000 ფუტს, 20 წლის შემდეგ 1899 წელს ტვირთბრუნვამ 90000000 ფუტს მიაღწია (სეა,ფ.12, ს.713:52-53). ხოლო 1903 წლისათვის 107700000 ფუტი შეადგინა (სეა,ფ.12, ს.2947:10). საერთო ტვირთბრუნვაში წამყვან როლს ექსპორტი ასრულებდა. თუ 1890 წელს ბათუმის პორტში უცხოეთიდან შემოიტანეს 5115000 ტვირთი, გაიტანეს 45395709 ფუტი (სეა,ფ.13,ს.350:12). 1893 წელს შემოიტანეს 5760000 ფუტი, ხოლო გაიტანეს 57724000 ფუტი (სეა, ფ.12,ს.1396:2).

„უცხოეთში ნავთობის დიდი რაოდენობის შეუფერხებლად გატანის მიზნით ნავთობმრეწველებმა ბათუმში ააგეს რეზერვუარები ნავთობისათვის. XX საუკუნის დასაწყისისათვის უკვე იყო 150-მდე რეზერვუარი, რომლის საერთო ტევადობა 20 მლნ. ფუტს შეადგენდა (სიორიძე, 2011:39)

განვითარების ასეთი ტემპის წყალობით „ოციოდე წელიწადში ბათუმი პატარა აზიური ფეოდალური ქალაქიდან, გადაიქცა ევროპულ კაპიტალისტურ ქალაქად, რუსეთის იმპერიის ერთ-ერთ სამრეწველო ცენტრად, რომელიც ბაქოსა და თბილისთან ერთად ტონს აძლევდა ამიერკავკასიის კაპიტალისტურ განვითარებას“ (ბენდიანიშვილი, 1982:227).

უცხოეთში გატანილი საქონლის ძირითად ნაწილს ნავთობი და ნავთობპროდუქტები შეადგენდა. თუ 1884 წელს ბათუმიდან გაიტანეს 3745653 ფუტი ნავთობპროდუქტი, 1892 წელს ამ ციფრმა 51419838 ფუტი შეადგინა. ხოლო 1893 წლისათვის 55397994 ფუტს მიაღწია (ბათუმი და მისი მიდამოები, 1906:1-2). ბათუმიდან ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გატანამ პიკს 1902 წელს მიაღწია და 78338800 ფუტი შეადგინა (ბათუმი და მისი მიდამოები, 1906:310-311).

სტატისტიკური მასალების ანალიზის საფუძველზე ირკვევა, რომ ბათუმიდან ექსპორტირებული ნავთობის უმსხვილესი მომხმარებელი იყო ინგლისი (კოლონიების გარეშე). მაგ. რუსეთიდან (ბათუმიდან) 1902 წელს გატანილი ნავთობის საერთო მოცულობიდან 21 000 000 ფუტი ინგლისზე მოდიოდა (ბათუმი და მისი მიდამოები, 1906:322-232)

ბათუმის ზრდა-განვითარება ბაქოს ნავთობის ექსპორტის ხარჯზე ხდებოდა. ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე მომხმარებელს შეეძლო სერიოზული ზიანი მიეყენებინა ბათუმის სამრეწველო განვითარებისათვის. „ექსპორტის დარგში მომხმარებელს შეეძლო, შეიძლებოდა, მთელი საწარმოების ერთბაშად პარალიზება მოჰყოლოდა“ (ნიკოლეიშვილი, 1994:176).

დამოწმებული წყაროები და ლიტერატურა

- აჭარის ცენტრალური სახელმწიფო არქივი, ფონდი 6, აღწერა 1, საქმე 24.
 აცსა, ფ. 7, ა. 1, ს. 73.
 აცსა, ფ. 7, ა. 1, ს. 551.
 აცსა, ფ. 34, ა. 1, ს. 24.
 „ბათუმის გაზეთი“, N15, 31 ივლისი, 1911 წელი.
 „დროება“, N193, 1885 წელი.
 „ივერია“, N264, 1886 წელი.
 „ივერია“, N145, 1891 წელი.
 „ივერია“, N146, 1891 წელი.
 საქართველოს ეროვნული არქივი, ფონდი 12, აღწერა 1, საქმე 713.
 სეა, ფ. 12, ა. 1, ს. 2947.
 სეა, ფ. 12, ა. 7, ს. 1396.
 სეა, ფ. 13, ა. 22, ს. 175.
 სეა, ფ. 13, ა. 24, ს. 350.
 ქუთაისის ცენტრალური სახელმწიფო არქივი, ფონდი 130, აღწერა 1, საქმე 710
 ქცსა, ფ. 130, ა. 1, ს. 180.
 ქცსა, ფ. 130, ა. 1, ს. 192.
 ბენდიანიშვილი, ალ. (1982). *საქალაქო თვითმმართველობა და ბრძოლა მისი დემოკრატიზაციისათვის საქართველოში*. თბილისი.
 კარალიძე, ჯ. (2009). აჭარა 1878-1903 წლებში, პოლიტიკური, ეკონომიკური, სოციალური ვითარება. ბათუმი.
 ნიკოლეიშვილი, მ. (1994). *დასავლეთ საქართველოს ქალაქების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარებისა და სარკინიგზო მშენებლობის ისტორიიდან*. ქუთაისი.
სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები. (2008). აჭარა III. ბათუმი.
 სიორიძე, მ. (2011). *ნარკვევები ბათუმის ისტორიიდან*. თბილისი.
 სიორიძე, მ. (1995). ბათუმის როლი ნავთობის მსოფლიო ბაზრისთვის ბრძოლაში, *ბსუ შრომები (ჰუმანიტარული მეცნიერებათა სერია)*, I, ბათუმი.
 სიორიძე, მ. 2003. *ბათუმის საბაჟო*. ბათუმი.
 სიჭინავა, ვ. (1958). *ბათუმის ისტორიიდან*. ბათუმი.
 სურგულაძე, აბ., სიორიძე, მ. (1996). *პორტო-ფრანკო ბათუმში*. ბათუმი.
 ტატიშვილი, ო. (1949). *ვაჭრობისა და მრეწველობის განვითარება ბათუმში 1878-1920 წწ.* თბილისი.
 ჩხეიძე, ჯ. (1959). *ბათუმი (ისტორიული ნარკვევი)*. ბათუმი.
Батумь и его окрестности. (1906). Батум.

REFERENCES

- ach'aris tsent'raluri sakhelmts'ipo arkivi, pondi 6, aghts'era 1, sakme 24.
 atssa, p. 7, a. 1, s. 73.
 atssa, p. 7, a. 1, s. 551.
 atssa, p. 34, a. 1, s. 24.
 „batumis gazeti“, N15, 31 ivlisi, 1911 ts'eli.
 „droeba“, N193, 1885 ts'eli.
 „iveria“, N264, 1886 ts'eli.

- „iveria“, N145, 1891 ts'eli.
 „iveria“, N146, 1891 ts'eli.
 sakartvelos erovnuli arkivi, pondi 12, aghts'era 1, sakme 713
 sea, p. 12, a. 1, s. 2947.
 sea, p. 12, a. 7, s. 1396.
 sea, p. 13, a. 22, s. 175.
 sea, p. 13, a. 24, s. 350.
 kutais tsent'raluri sakhelmts'ipo arkivi, pondi 130, aghts'era 1, sakme 710
 ktssa, p. 130, a. 1, s. 180.
 ktssa, p. 130, a. 1, s. 192.
 Bendianishvili, al. (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'lebshi, p'olit'ik'uri, ek'onomik'uri, sotsialuri vitareba*, [Adjara in 1878-1903, Political, Economic, Social Situation]. Batumi.
 nik'oleishvili, m. (1994). *dasavlet sakartvelos kalakebis sotsialur-ek'onomik'uri ganvitarebisa da sark'inigzo msheneblobis ist'oriidan* [From the History of Socio-Economic Development and Railway Construction of Western Georgian Cities]. Kutaisi.
samkhret-dasavlet sakartvelos ist'oriis nark'vevebi, ach'ara III. (2008). [Essays on the History of South-West Georgia, Adjara III]. Batumi
 sioridze, m. (2011). *nark'vevebi batumis ist'oriidan* [Essays on the History of Batumi]. Tbilisi.
 Sioridze, m. (1995). *batumis roli navtobis msoplio bazristvis brdzolashi, bsu shromebi (humanit'aruli metsnierebata seria), I*, [The Role of Batumi in the Struggle for the World Oil Market, BSU Proceedings (Humanities Series), I]. Batumi.
 Sioridze, m. (2003). *batumis sabazho*. [Batumi Customs]. Batumi.
 sich'inava, v. (1958). *batumis ist'oriidan* [From the History of Batumi]. Batumi.
 surguladze ab., m. sioridze, p'ort'o-prank'o batumshi [Porto-Franco in Batumi], batumi, 1996 ts'eli.
 t'at'ishvili, o. (1949). *vach'robisa da mrets'velobis ganvitareba batumshi 1878-1920 ts'ts'*. [Development of Trade and Industry in Batumi 1878-1920]. Tbilisi.
 Chkheidze, j. (1959). *batumi (ist'oriuli nark'vevi)* [Batumi (Historical Essay)]. Batumi.