

სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ტენდენციები ბათუმში (XIX საუკუნის 90-იანი წლები XX საუკუნის დასაწყისი)

მირიან ფუტკარაძე

ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო

უნივერსიტეტის დოქტორანტი

ელ-ფოსტა: mirian.phutkaradze@bsu.edu.ge

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-5712-8278>

აბსტრაქტი. სტატია ეხება სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების ძირითად ტენდენციებს ბათუმში (XIX საუკუნის 90-იანი წლები XX საუკუნის დასაწყისი). XIX საუკუნის 90-იანი წლებიდან ბათუმი მსოფლიო მასშტაბების ნავთობის საექსპორტო ცენტრი გახდა. ნავთობის ექსპორტთან დაკავშირებული სამრეწველო ინფრასტრუქტურის განვითარებამ გადამწყვეტი გავლენა მოახდინა ქალაქის ეკონომიკურ ცხოვრებაზე. ბათუმი გადაიქცა არა მხოლოდ ამიერკავკასიის, არამედ შავი ზღვის აუზის მნიშვნელოვან სამრეწველო-სავაჭრო ცენტრად. ნაშრომში დოკუმენტურ მასალებზე დაყრდნობითა და საკითხთან დაკავშირებული ისტორიოგრაფიის გათვალისწინებით შესწავლილია ბათუმის პორტიდან ნავთობის ექსპორტის როლი ბათუმის სოციალურ, ეკონომიკურ და პოლიტიკურ განვითარებაზე XIX საუკუნის ბოლოსა და XX საუკუნის დასაწყისში.

საკვანძო სიტყვები: ბათუმი, ნავთობის ექსპორტი, მრეწველობა, ვაჭრობა, სოციალური ყოფა.

შესავალი. XIX საუკუნის ბოლოსა და XX საუკუნის დასაწყისში ბათუმმა და მთლიანად აჭარის რეგიონმა მნიშვნელოვანი სოციალურ-ეკონომიკური ცვლილებები განიცადა. 1877–1878 წლების რუსეთ-ოსმალეთის ომისა და შემდგომი პოლიტიკური გადაწყვეტილებების შედეგად ბათუმი რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში მოექცა, რამაც საფუძველი ჩაუყარა რეგიონის ეკონომიკური განვითარების ახალ ეტაპს. ბათუმის ხელსაყრელმა გეოპოლიტიკურმა მდებარეობამ, ბუნებრივად დაცულმა ნავსადგურმა, შესანიშნავმა ყურემ და საერთაშორისო სავაჭრო გზებთან სიახლოვემ ბათუმს განსაკუთრებული სტრატეგიული და ეკონომიკური მნიშვნელობა მიანიჭა. პორტო-ფრანკოს ანუ ღია ნავსადგურის სტატუსმა, ნავსადგურისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარებამ, ასევე ბაქოს ნავთობის ექსპორტის ზრდამ ბათუმი სწრაფად აქცია მნიშვნელოვან სავაჭრო-სამრეწველო ცენტრად არა მხოლოდ კავკასიაში, არამედ მთელ რუსეთის იმპერიაში. ნავთობის ექსპორტის მზარდმა ტემპმა ბიძგი მისცა ბათუმის სამრეწველო განვითარებას. ბათუმში მრეწველობის განვითარების პარალელურად ვითარდებოდა სოფლის მეურნეობის ცალკეული დარგებიც და იზრდებოდა უცხოური კაპიტალის გავლენა რეგიონში. ეკონომიკური განვითარების სწრაფი ტემპი და დიდი მასშტაბი ხელს უწყობდა ბათუმის მოსახლეობის სწრაფ ზრდას. აღნიშნული პროცესები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენდა როგორც ეკონომიკურ, ისე სოციალურ მდგომარეობაზე და განსაზღვრავდა ბათუმის განვითარების თავისებურებებს აღნიშნულ პერიოდში.

წყაროების/ლიტერატურის მიმოხილვა. განსახილველ პრობლემაზე მდიდარი დოკუმენტური მასალა მოგვეპოვება (საარქივო, პრესის, უცხოელ მოგზაურთა ჩანაწერები, საიუბილეო კრებულები და სხვა). მრავალფეროვანია თემასთან დაკავშირებული ისტორიოგრაფია. საყურადღებო ნაშრომები გამოქვეყნებული აქვთ როგორც ქართველ (სიჭინავა ვ, თურმანიძე ო, სურგულაძე აბ, სიორიძე მ, მეგრელიძე შ, ჩხეიძე ა, გოგოლიშვილი ო, კარალიძე ჯ), ისე უცხოელ ავტორებს, რომლებიც შესაბამისი მითითებით გამოყენებულია აღნიშნულ სტატიაში.

მეთოდოლოგია. სტატიაში კვლევის მიზნებისა და ამოცანების შესაბამისად გამოყენებულია შემდეგი მეთოდები: წყაროს ანალიზი, შედარებითი, სისტემური ანალიზის, შედარებითი-ისტორიული, ლოგიკისა და სხვა.

დისკუსია/შედეგები. გადაჭარბების გარეშე შეიძლება ითქვას, რომ როგორც აჭარა, ისე განსაკუთრებით ბათუმი სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით ერთ-ერთ განვითარებულ, პერსპექტიულ ადგილს წარმოადგენდა. XIX საუკუნის დამდეგიდან რუსეთი ამიერკავკასიაში ფეხის მოკიდების შემდეგ განსაკუთრებით დაინტერესდა ბათუმით. რუსეთის დაინტერესება ბათუმით რამდენიმე მიზეზით შეიძლება ავსხნათ. ის, რომ რუსეთს მნიშვნელოვანი ღრმაწყლოვანი ნავსადგური არ ჰქონდა შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე, ამიტომაც ბათუმის ნავსადგურს მისთვის დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა, მით უმეტეს ბათუმის ნავსადგური დაცული იყო მთებით და ნებისმიერ ამინდში შეეძლო დიდ გემებს შესვლა ბათუმის პორტში. ბათუმის ბუნებრივი პირობების შესახებ იმერეთის მმართველი, გენერალი სიმონოვიჩი აღნიშნავდა: „ბათუმს აქვს ძალზე კარგი ნავსადგური“, ხოლო კავკასიის მთავარმართებელი პასკევიჩი წერდა: „ბათუმით ჩვენ შევიძენთ წლის ყველა დროს გემებისთვის უშიშარ ნავსადგურს“. გარდა ამისა, რუსეთს ბათუმი აინტერესებდა სამხედრო-სტრატეგიული თავლსაზრისითაც. რადგან ამ პერიოდში ბათუმი ამიერკავკასიის უმნიშვნელოვანეს გზებს აკონტროლებდა.

ბერლინის კონგრესის გადაწყვეტილებით ბათუმი პორტო-ფრანკოს სტატუსით გადაეცა გამარჯვებულ რუსეთს. კავკასიის მმართველობას დაევალა შეემუშაებინა შესაბამისი წესდება პორტო-ფრანკოსთვის ბათუმში (სურგულაძე, სიორიძე, 1996: 25). პორტო-ფრანკოს დადებითი როლს ბათუმის ეკონომიკურ განვითარებაში ადასტურებს დ. კლდიაშვილიც, რომელიც საკმაოდ კარგად იცნობდა ბათუმში შექმნილ სიტუაციას და აღნიშნავდა: „პორტო-ფრანკობის დროს ქალაქის გარშემო სადარაჯოები იყო. ყოველი გამვლელ-გამომვლელი იჩხრიკებოდა. ნავაჭრზე ბაჟი უნდა გადაეხადა. რაკი ბათუმი პორტო-ფრანკო იყო, ყოველი მგზავრის ბარგი ბათუმიდან გამგზავრების დროს უნდა დაეჩხრიკათ საბაჟოში და ხელმეორედ ფოთში მისვლისას“ (კლდიაშვილი, 1984: 19). ასეთი რთული სიტუაციიდან გამომდინარე, მთავრობაც დარწმუნდა, რომ პორტო-ფრანკო ნაკლებად შეესაბამებოდა მათ ინტერესებს. შემდეგ წლებში კიდევ უფრო შეზღუდეს ბათუმის ნავსადგურის თავისუფლება, ბაჟი დააწესეს კიდევ ბევრ საქონელზე, რაც დიდ უკმაყოფილებას იწვევდა სავაჭრო წრეებში, თუმცა პოლიტიკური გართულებები ამ ყველაფერს არ მოჰყოლია. რუსეთის ხელისუფლებამ უმტკივნეულოდ გააუქმა ბათუმის პორტო-ფრანკო 1886 წლის 27 ივნისს.

1877-1878 წლების რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგებმა და სან-სტეფანოს ზავმა განსაზღვრა ბათუმის საკითხიც, ის რუსეთს გადაეცა. შემდგომში კავკასიის მეფისნაცვალმა ხელი მოაწერა დროებით წესდებას. ბათუმის ოლქს სათავეში სამხედრო გუბერნატორი ჩაუდგა, პირველი გუბერნატორი კონსტანტინე ბესარიონის ძე კომაროვი გახდა, შემდეგ კი ის გენერალ-მაიორმა სმეკალოვმა ჩაანაცვლა. ცარიზმის მიზნების გასარკვევად საკმარისია არსებული მიწის მფლობელთა უფლებების შემსწავლელი კომისიების საქმიანობა, რომელიც ეხებოდა საადგილმამულო ურთიერთობების შესწავლა-მოწესრიგება. ადგილობრივი მოსახლეობა უკმაყოფილო იყო ხელისუფლების დამოკიდებულებით. გაზეთი დროება იუწყებოდა: „ბათუმში საადგილმამულო საქმე განუსაზღვრელ და გაურკვეველ მდგომარეობაშია“ (დროება, N64, 1884).

ბათუმის ეკონომიკური მდგომარეობის დასახასიათებლად უნდა აღინიშნოს კაპიტალისტური მრეწველობის აღმოცენება და განვითარება XIX საუკუნის 90-იან წლებში. XIX საუკუნის 90-იან წლებში ბათუმის დაწინაურება ძირითადად ბაქოს ნავთობის ექსპორტზე იყო დამოკიდებული. ფუძნდებოდა მანუფაქტურები, ბათუმში ჩნდება პირველი ნავთობის ტარის დამამზადებელი ქარხანები. XIX საუკუნის ბოლოს ბათუმმა საკმაოდ დიდი რაოდენობით მოიზიდა მშენებელ ინჟინერები, კალატოზები, ხუროები, მუშები. ამავე პერიოდში ბათუმის მრეწველობამ განვლო კაპიტალისტური

განვითარების სამივე საფეხური, რომლებიც იყო: მარტივი კოოპერაცია, მანუფაქტურა, ფაბრიკა-ქარხანა. უნდა აღვნიშნოთ, რომ ბათუმში მრავალეროვნული ბურჟუაზიისა და დაქირავებული მუშათა გაჩენა-გამრავლება სწორედ მრეწველობის კაპიტალისტურმა განვითარებამ განაპირობა. მთელ ბათუმის ოლქში გაბატონებული მდგომარეობა ჰქონდა უცხოურ კაპიტალს, რაც ადგილობრივი ბურჟუაზიის სისუსტით უნდა ავსხნათ.

უნდა აღვნიშნოთ ისიც, რომ მრეწველობა ბათუმში საერთოდ არ არსებობდა რუსეთთან შეერთებამდე. ამის შესახებ ფრენკელი წერდა: „ძველი სისტემის თოფების, ხანჯლებისა და საერთოდ ცივი იარაღის დამზადების გარდა, არა თუ ბათუმის მხარეში, არამედ მთელს ბათუმის ოლქში არანაირი ფაბრიკა და ქარხანა არ არის“ (Френкель, 1879: 4-5). თუმცა გეოგრაფიული მდებარეობითა და ბუნებრივი პირობებით მრეწველობის განვითარების ყველა წინაპირობა არსებობდა ბათუმში. რუსეთის გაბატონების შემდეგ მდგომარეობა შეიცვალა აჭარაში, ისე განსაკუთრებით ბათუმში, რომელსაც ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით დაეკისრა განმსაზღვრელი როლი. ხოლო ბათუმის სამრეწველო განვითარებაც ძირითადად ნავთობის ექსპორტის მიზნებს დაექვემდებარა (სიჭინავა, 1958: 122).

ბათუმის არნახული სწრაფი ეკონომიკური განვითარება XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან სწორედ ბაქოს ნავთობის ექსპორტმა განაპირობა. „შეიქმნა ნავთობპროდუქტების დახარისხებისა და ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული მყარი ინფრასტრუქტურა“ (ჩხეიძე, 1974: 105). თურმანიძე აღნიშნავდა, რომ „თუ რუსეთთან შეერთების მომენტში იქ გაბატონებული იყო ხელოსნობა, XIX საუკუნის 80-იანი წლების ბოლოს უპირატესობა უკვე მანუფაქტურამ და ქარხანამ მოიპოვა“ (თურმანიძე: 2004: 12). 1895 წლისთვის ქალაქ ბათუმში სულ 35 საწარმო იყო, მათ შორის, თამბაქოს, თუჩის სასხმელი, მინერალური წყლების, ხის სახერხი, ლურსმნის დასამზადებელი და სხვა. 1895 წელს ბათუმის საწარმოებში დასაქმებული იყო სულ 3845 მუშა, ხოლო წარმოებული პროდუქციის ღირებულება შეადგენდა 26.541.965 მანეთს. ეს მაშინ, როცა მთელს ქუთაისის გუბერნიამი, რომელშიც შედიოდა ადმინისტრაციულად ამ დროისთვის ბათუმის ოკრუგი, ითვლებოდა 723 სამრეწველო საწარმო, სადაც დასაქმებული იყო 5474 მუშა, ხოლო გამოშვებული პროდუქციის ღირებულება შეადგენდა 27.401.793 მანეთს (ქცა, ფ.130, ს.180:36). უნდა აღვნიშნოთ ისიც, რომ ნავთობის ექსპორტზე იყო დამოკიდებული ბათუმის სწრაფი ეკონომიკური ზრდა, რაც თავისთავად იწვევდა ქალაქში ინფრასტრუქტურის განვითარებას და მოწესრიგებას. ბათუმიდან გაიზარდა ნავთობპროდუქტების გატანა, რაც ზრდიდა პორტის ტვირთბრუნვას. სანამ ბათუმი რუსეთს შეუერთდებოდა პორტის ტვირთბრუნვა 500.000 ფუტს არ აღემატებოდა, 20 წლის შემდეგ, კონკრეტულად კი 1899 წელს მან 90000.000 ფუტს მიაღწია (სეა, ფ.12, ს.713: 52-53); ხოლო 1903 წლისათვის 107.700.000 ფუტი შეადგინა (სეა, ფ.12, ს. 2947: 10), (მურიე, 1962: 10).

XIX საუკუნის ბოლოსა და XX საუკუნის დასაწყისში სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოში გამოჩნდა ინგლისური და ამერიკული კაპიტალი. განსაკუთრებით უცხოელთა დაინტერესება დიდი იყო ბათუმის ოლქის სპილენძის საბადოებით. მარტო 1901 წლისათვის 14 სამთო-სამრეწველო ორგანიზაცია ეწოდა სასარგებლო წიაღისეულის დამუშავებას ბათუმის ოლქში, რომელთა უმრავლესობა უცხოური კომპანიები იყო. ბათუმის ოლქში სპილენძის დამუშავებაში განმსაზღვრელ როლს ასრულებდა გერმანული ფირმა „ძმები სიმენსები“. თავდაპირველად სიმენსებს საზღვარგარეთ გაჰქონდათ სპილენძის მადანი, ხოლო 1905-1907 წლებში აქ შავი სპილენძის სადნობი ქარხანაც ააშენეს. 1902 წლისათვის ქალაქ ბათუმში 1026 სავაჭრო და 366 სამრეწველო დაწესებულება ფუნქციონირებდა. XX საუკუნის დამდეგიდან ქალაქი ბათუმი ამიერკავკასიაში მესამე სამრეწველო ცენტრად ითვლებოდა თბილისისა და ბაქოს შემდეგ (Батуми и его окрестности, 1906: 416). ბათუმის ზრდა განვითარება ბაქოს ნავთობის ექსპორტის ხარჯზე იზრდებოდა.

ეკონომიკური განვითარების კვალდაკვალ ვითარდებოდა ვაჭრობაც. მას შემდეგ რაც ბათუმი შეუერთდა რუსეთს, აუცილებელი გახდა რკინიგზის გაყვანა და ასევე სრულფასოვანი ნავსადგურის

მშენებლობა, რადგან რუსეთს ბათუმი სჭირდებოდა როგორც მნიშვნელოვანი გამტარუნარიანი სავაჭრო-ეკონომიკური ცენტრი. 1883 წელს ბაქო და ბათუმი ერთმანეთს დაუკავშირდა ბათუმი-სამტრედიის სარკინიგზო ხაზით, ბათუმი თანდათან გახდა ბაქოს ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე ექსპორტის ძირითადი სატრანზიტო პუნქტი. ნავთობის ექსპორტის მზარდი ტემპი აუცილებლად მოითხოვდა ბათუმის ნავსადგურის მოდერნიზებას. ბათუმს გააჩნდა ბრწყინვალე ღრმაწყლოვანი ყურე, დაცული იყო ქარებისგან. „მაგრამ ასეთი შესაძლებლობა შესაფერისი ნავსადგურის უქონლობის გამო არ იყო გამოყენებული. აჭარაში ვაჭრობის განვითარებას ძლიერ აფერხებდა გამართული კომუნიკაციების არ არსებობა“ (კარალიძე, 2009: 156).

ბაქოსთან ბათუმის რკინიგზით დაკავშირებამ და ნავსადგურის რეკონსტრუქციამ მკვეთრად გაზარდა, როგორც ბათუმის პორტში შემოსული გემების რაოდენობა, ისე საერთო ტვირთბრუნვაც. 1878 წლის მონაცემებით ბათუმის პორტში შემოიტანეს 906.330 მანეთის საქონელი, ხოლო გაიტანეს 367.712 მანეთის.

1886 წლისათვის სულ შემოიტანეს 2.732.746 მანეთის საქონელი, ხოლო გაიტანეს 19.667.885 მანეთის. 1893 წელს კი შემოიტანეს 9.701.774 მანეთის, ხოლო გაიტანეს 23.556.690 (ქცა, ფ.130, ს.178: 14-15).

ბათუმში მრეწველობისა და ვაჭრობის სწრაფ განვითარებას ადასტურებს პორტში შემოსული გემების სტატისტიკაც. თუ 1879 წელს ბათუმის პორტში შემოვიდა 466 გემი, 1887 წელს ეს რიცხვი 1263-მდე გაიზარდა, 1893 წელს 1539-ს, ხოლო 1901 წელს 1753-ს მიაღწია (ქცა, ფ. 130, ს. 170: 11; ქცა, ფ. 186, ს. 781: 2). ყველაფერი ეს დადებითად აისახებოდა ქალაქის შემოსავლებზე და ხელს უწყობდა მის განვითარებასა და კეთილმოწყობას. ამის შესახებ გაზეთი „ივერია“ წერდა: „გუშინ წინ თავისთვის მივარდნილი, მიყუჩებული ბათუმი „აზიური ქალაქი“ დღეს ევროპის ქალაქად გადაიქცა, გაევროპელდა. ბათუმს აქვს წლიური შემოსავალი 80.000 მანეთზე მეტი. ყოველ წელს მატულობს შემოსავლის რაოდენობაც (ივერია N24, 1886). თავის დროზე ბათუმის ეკონომიკურ განვითარებაში დიდი წვლილი შეიტანა ბათუმის პორტო-ფრანკომ. პორტო ფრანკოს გაუქმებამ უარყოფითი გავლენა იქონია ბათუმზე. „პორტო-ფრანკოს გაუქმების შემდეგ საშინაო საქმე, ვაჭრობა და ხელოსნობა მკვეთრად დაეცა“ (ფუტყარაძე, 2024 :136).

ცნობილი მწერალი სოფრომ მგალობლიშვილი, თავის „მოგონებანში“ აღნიშნავდა, რომ ბათუმის ეკონომიკურ დაწინაურებას ხელი სწორედ ბათუმის ნავსადგურის მშენებლობამ და სარკინიგზო ხაზის გაყვანამ შეუწყო. ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე ბაქო ექსპორტირებას სწორედ ბათუმის დახმარებით აწარმოებდა. თანდათანობით იზრდებოდა ბათუმიდან ბაქოს ნავთობის გატანა (მგალობლიშვილი, 1938: 120-121). XIX საუკუნის 80-იანი წლების ბოლოს ბათუმმა გაუსწრო არამარტო ფოთს საერთო ტვირთბრუნვის მაჩვენებლით, არამედ იმდროინდელ ქუთაისის გუბერნიამი მოიპოვა უპირატესობა.

ბათუმის სწრაფი ეკონომიკური განვითარება მოითხოვდა დიდი რაოდენობის მუშახელს, რაც განაპირობებდა ქალაქის მოსახლეობის სწრაფი ტემპით ზრდას. თუ ბათუმის მოსახლეობა 1878 წელს 3000 კაცს არ აღემატებოდა, 1903 წელს 30 000 გადააჭარბა. მოსახლეობის ზრდა ძირითადად მუშათა კლასის ხარჯზე ხდებოდა. მეტად მძიმე იყო მუშათა შრომის პირობები. „მუშების შრომისა და ცხოვრების პირობები მთლიანად დამოკიდებული იყო მეპატრონეებზე, რომელებიც უსაზღვრო ექსპლოატაციას უწევდნენ მათ (ჯიქია, 1973: 148). ბათუმელ მუშებს ფაქტიურად გაუსაძლის პირობებში უწევდათ შრომა: დაბალი ხელფასი, ხანგრძლივი სამუშაო დრო, მძიმე საყოფაცხოვრებო პირობები მათთვის ჩვეულებრივი იყო. გაზეთი „კვალი“ წერდა: „თუ მუშაკი ისევ უმწეოა სხვის ანაბრად მიგდებული, უანგარიშო, უთვალავ უბედურება-გაჭირვებას ითმენს ქედმოხრილი“ (კვალი, 1895: N34).

ასეთი პირობებით შეწუხებული მუშები ჯერ საწარმოთა მეპატრონეების წინააღმდეგ გამოთქვამენ პროტესტს და ეკონომიკური ხასიათის მოთხოვნებს აყენებენ. მაგრამ თანდათან ისინი პოლიტიკურ საკითხებს სვამენ და ხელისუფლების წინააღმდეგ ორგანიზებულ ბრძოლას იწყებენ.

XX საუკუნის დასაწყისში, კონკრეტულად 1901 წელს ბათუმში ერთიანი სოციალ-დემოკრატიული ორგანიზაცია შეიქმნა, რომელსაც დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა. 1902 წელი ბათუმისთვის მეტად რთულად დაიწყო, რადგან რევოლუციურ გამოსვლებს ჰქონდა ადგილი, იმ დროისთვის ბათუმის ქალაქის თავი იყო ივანე ანდრონიკაშვილი, რომელიც წერდა: „1902 წელი არის ბათუმის ნავთობის ქარხნების მუშათა რევოლუციური განწყობილებისა და სოციალურ-დემოკრატიული პროპაგანდის აღმავლობის წელი. ამ დროს ბათუმი მთელ საქართველოში გამოირჩეოდა მუშათა კლასის განსაკუთრებული სიმრავლისა და აქტიურობის თვალსაზრისით. აქეთ იყო მიმართული სოციალ-დემოკრატიული პარტიის ყურადღება და მნიშვნელოვანი ძალები“. გახშირდა გაფიცვები მუშათა შორის, რომლებიც არა მხოლოდ ეკონომიკურ მოთხოვნებს აყენებდნენ, არამედ შორსმდევარი პოლიტიკურ მიზნებიც გააჩნდათ (კარალიძე, 2009: 194-195). დაიწყო ფართო მასშტაბიანი მუშათა გამოსვლები ბათუმში, რომელშიც მონაწილეობდა როტმილდის, სიდერიდისის, მანთაშევის და სხვათა ქარხნის მუშები. მიუხედავად მუშათა გამოსვლების მარცხისა, 1902 წლის 9 მარტის მუშათა გამოსვლებმა არათუ გადამწყვეტი, არამედ განმსაზღვრელი როლი შეასრულა ბათუმის მუშათა მოძრაობის ისტორიაში, რაც ხელს უწყობდა მუშათა მდგომარეობის გაძლიერებას და შემდგომ იმპერიის სოციალურ-პოლიტიკურ საქმიანობაში აქტიურად ჩართვას.

ამრიგად, ბათუმის ოლქში მოსახლეობის სოციალური მდგომარეობა მეტად რთული იყო. მართალია ბათუმში პორტო-ფრანკომ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ეკონომიკური მდგომარეობის განვითარებასა და სტაბილურობაში, მაგრამ ხელი შეუწყო მოსახლეობის მნიშვნელოვანი ნაწილის თურქეთში გასახლებას, ამას ემატებოდა ცარიზმის კოლონიური პოლიტიკაც. ხელისუფლება გამიზნულად აფერხებდა მიწათმფლობელობის საკითხის მოგვარებასაც, რაც მოსახლეობის სამართლიან უკმაყოფილებას იწვევდა. მიუხედავად იმისა, რომ ბათუმი მსხვილ სავაჭრო-სამრეწველო ცენტრად იქცა, ამ ყველაფერმა მაინც ვერ გააუმჯობესა მუშათა სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობა. XX საუკუნის დასაწყისში ბათუმი არა მარტო საქართველოს, არამედ მთელი რუსეთის იმპერიის მასშტაბით რევოლუციური გამოსვლების მნიშვნელოვან ცენტრად გადაიქცა. რუსეთმა მიზანმიმართულად და გონივრულად გამოიყენა ბათუმში შექმნილი რთული სოციალურ, საზოგადოებრივ-პოლიტიკური ვითარება და მუშათა გამოსვლების საბაბით 1903 წელს ბათუმი გამოეყო ქუთაისის გუბერნიას და ცალკე ადმინისტრაციულ ოლქად ჩამოყალიბდა.

გამოყენებული წყაროები და ლიტერატურა

- ბატონიშვილი, 1973: - ბატონიშვილი ვახუშტი, აღწერა სამეფოსა საქართველოსა, ქართლის ცხოვრება, ტ IV, თბილისი, 1973.
- გაზეთი ივერია N24, 1886.
- გაზეთი დროება N64, 1884.
- „ივერია“ N68, 1894 წელი
- გაზეთი „კვალი“, N34, 1895 წელი
- კარალიძე, 2009: - კარალიძე ჯემალ, აჭარა 1878-1903 წლებში - პოლიტიკური, ეკონომიკური და სოციალური ვითარება, ბათუმი, 2009.
- თურმანიძე, 2004: - თურმანიძე ოთარ, სოფლის მეურნეობა სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოში (1878-1920 წწ.), ბათუმი, 2004.
- კლდიაშვილი, 1984: - კლდიაშვილი დავით, ჩემი ცხოვრების გზაზე, ბათუმი, 1984.
- მგალობლიშვილი, 1938: - მგალობლიშვილი სოფრომ, მოგონებანი, თბილისი, 1938.

მურიე, 1962: - მურიე ჟან, ბათუმი და ჭოროხის აუზი, ფრანგულიდან თარგმნა იზა ლორთქიფანიძემ, ბათუმი, 1962.

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

სეა, ფ. 12: საქართველოს ეროვნული არქივი, ფონდი 12, საქმე 713, ს. 2947.

სიჭინავა, 1958: - სიჭინავა ვლადიმერ, ბათუმის ისტორიიდან, ბათუმი, 1958.

სურგულაძე, სიორიძე, 1996: - სურგულაძე აბელ, სიორიძე მალხაზ, პორტო-ფრანკო ბათუმში, ბათუმი, 1996.

ფუტყარაძე, (2024, 20-21 დეკემბერი): ფუტყარაძე მირიან, მუზეუმი და გლობალიზაცია საერთაშორისო კონფერენციის მასალები. ბათუმი, 2024. ჟურნალის DOI: <https://doi.org/10.52340/mg2023>.

ქცა, ფ. 130: ქუთაისის ცენტრალური არქივი, ფონდი 130, საქმე 180, ს.178, ს.170.

ქცა, ფ. 186: ქუთაისის ცენტრალური არქივი, ფონდი 186, ს. 681.

ჩხეიძე, 1974: - ჩხეიძე ავთანდილ, ბათუმი ინგლისის ახლოაღმოსავლურ პოლიტიკაში, ბათუმი, 1974.

ჯიქია ვ, საქართველოს მუშათა კლასის ისტორიიდან 1900-1914 წწ., თბილისი, 1973.

Батуми и его окрестности, Батуми, 1906.

Френкель А. Очерки Чырук-Су и Батума. Тифлис, 1879.

ლინკი:https://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/578188/1/Muzeumi_Da_Globalizacia_2024_N4.pdf16