

ნიკო ნიკოლაძე და სარკინიგზო მშენებლობა, როგორც ქუთაისის განვითარების ფაქტორი

ნანა ლუხუტაშვილი

ბიზნესის ადმინისტრირების დოქტორი, აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი, ქუთაისი უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი, nana.lukhutashvili@atsu.edu.ge

საკვანძო სიტყვები: რკინიგზის მშენებლობა; ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარი მაგისტრალი; ტყიბულის ხაზი; შავი ზღვის რკინიგზის მაგისტრალი.

J.E.L. classification: N9, R0

DOI: <https://doi.org/10.52244/ep.2023.25.07>

ციტირებისთვის: ლუხუტაშვილი ნ., (2023) ნიკო ნიკოლაძე და სარკინიგზო მშენებლობა, როგორც ქუთაისის განვითარების ფაქტორი. ეკონომიკური პროფილი. ტ. 18, 1(25), გვ. 62–68. DOI: <https://doi.org/10.52244/ep.2023.25.07>

ანოტაცია. XIX საუკუნის მე-2 ნახევრიდან მეფის რუსეთის მთავრობა, გამოხატავდა რა თავისი ქვეყნის-პოლიტიკურ და ეკონომიკურ, პირველ რიგში - სამხედრო-სტრატეგიულ ინტერესებს, ამიერკავკასიაში იწყებს სარკინიგზო მშენებლობას. რკინიგზის მშენებლობა მნიშვნელოვანი იყო საქართველოსთვისაც, იგი ნიშნავდა კაპიტალისტური მრეწველობის გამარჯვებას, მის სწრაფ განვითარებას და ადგილობრივი ბაზრების თვალსაჩინო ზრდას. საქართველოს უმთავრეს ქალაქებს შორის მხოლოდ ქუთაისი დარჩა ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარი მაგისტრალის გარეშე. სტატიაში გამოკვლეულია დიდი ქართველი საზოგადო მოღვაწის ნიკო ნიკოლაძის წვლილი ქუთაისში სარკინიგზო მშენებლობის საქმეში.

შესავალი

ქუთაისი მსოფლიოს ერთ-ერთი უძველესი ქალაქია. იგი თავისი ისტორიის დასაწყისის-თანავე სამეფო რეზიდენციას წარმოადგენდა და პოლიტიკურ-ადმინისტრაციულ ფუნქციას ასრულებდა, რაც მან თითქმის უწყვეტად შეინარჩუნა მთელი არსებობის მანძილზე. ეს უმთავრესად განაპირობა იმან, რომ ქუთაისი

მდებარეობს დასავლეთ საქართველოს ცენტრალურ ნაწილში და აქ უძველესი დროიდან საქართველოს სხვადასხვა ისტორიულ-გეოგრაფიული ერთეულების დამაკავშირებელი გზები გადიოდა, რაც ქალაქს განსაკუთრებულ სტრუქტურულ მნიშვნელობას ანიჭებდა. მისი, მდებარეობა, ქვეყნის უმნიშვნელოვანესი კომუნიკაციების კონტროლის მარჯვე შესაძლებლობას ქმნიდა და ხელს უწყობდა ქუთაისის პოლიტიკურ და ეკონომიკურ დაწინაურებას მის ირგვლივ მდებარე ტერიტორიაზე. დროთა განმავლობაში მთელი საქართველოს მიწა-წყალზე, აღნიშნულისათვის განსაკუთრებულ როლს ასრულებდა სამიმოსვლო გზები, განსაკუთრებით კი - რკინიგზის მშენებლობა.

ძირითადი ნაწილი.

XIX საუკუნის მე-2 ნახევრიდან მეფის რუსეთის მთავრობა, გამოხატავდა რა თავისი ქვეყნის ინტერესებს, ამიერკავკასიაში იწყებს სარკინიგზო მშენებლობას. ეს ღონისძიება მიმართული იყო იქითკენ, რომ საქართველო და ამიერკავკასია გადაეციათ საქონლის გასაღების ბაზად და ნედლეულის მოპოვების წყაროდ. ეს საკითხი კიდევ უფრო ამწვავებდა აქ ფაბრიკა-ქარხნების მშენებლობის აუცილებლობას. საქართველოს პირველხარისხოვანი ბუნებრივი სიმდიდრეების შესწავლა და ეკონომიკური ათვისების საკითხი დადგა რუსეთის მთავრობის წინაშე. სწორედ ამ მიზნით მას, სურდა რა ამიერკავკასიის მრეწველობას ცენტრალური

რუსეთის მრეწველობისათვის გაეწია მომსახურება, დაიწყო რკინიგზის მშენებლობა ამიერკავკასიაში.

ამიერკავკასიაში რკინიგზის მშენებლობის დროს მეფის მთავრობას ამოქმედებდა რუსეთის პოლიტიკური და ეკონომიკური ინტერესები, პირველ რიგში კი - სამხედრო-სტრატეგიული მნიშვნელობა.

რკინიგზის მშენებლობა მნიშვნელოვანი იყო საქართველოსთვისაც – იგი ნიშნავდა კაპიტალისტური მრეწველობის გამარჯვებას, მის სწრაფ განვითარებასა და ადგილობრივი ბაზრების თვალსაჩინო ზრდას. მან აგრეთვე ბიძგი მისცა საქართველოს სატყეო მეურნეობაში კაპიტალიზმის შეჭრას ხე-ტყის დამამუშავებელი მრეწველობის სახით, რადგან რკინიგზის მშენებლობა საჭიროებდა ხე-ტყის მასალას დიდი რაოდენობით.

რამდენადაც იზრდებოდა სარკინიგზო მშენებლობის სფეროში მოქცეულ ქალაქთა შესაძლებლობა, იმდენად უარყოფითად მოქმედებდა იგი იმ ქალაქის ზრდა-განვითარებაზე, რომელიც სარკინიგზო მშენებლობის გარეთ რჩებოდა. ამ მხრივ, საქართველოს ქალაქებს შორის ქალაქი ქუთაისი იპყრობს განსაკუთრებულ ყურადღებას, რადგან საქართველოს უმთავრეს ქალაქებს შორის მხოლოდ ქუთაისი დარჩა ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარი მაგისტრალის გარეშე, რამაც შემდგომში ერთგვარი გავლენა მოახდინა მის ზრდა-განვითარებაზე.

ქუთაისში სარკინიგზო მშენებლობის საკითხი მჭიდროდ არის დაკავშირებული დიდი ქართველი საზოგადო მოღვაწის, ნიკო ნიკოლაძის სახელთან. მას ქონდა არამარტო კალმოსნის ნიჭი, არამედ მრეწველისა და სახელმწიფო კაცის ტალანტი. „უღმობელი საქმის კაცი“, ასე უწოდა მას არჩილ ჯორჯაძემ, მართლაც მან მთელი თავისი ცხოვრება პრაქტიკულ საქმიანობაში გაატარა. ბანკი იყო-საბანკო საქმეს ემსახურებოდა, სტამბა-გამომცემლობა იყო - სასტამბო-გამომცემლობის საქმეში შრომობდა, ტყიბულის ქარხანაში იყო-სამთო საქმეს დაადგა თავი, რკინიგზა იყო - სარკინიგზო საქმეს

უძღვებოდა, პლატფორმაც არსებობდა „ნიკო ნიკოლაძე“, ჭიათურის საქმე იყო-მარგანეცის საქმეს უთავკაცა, ქალაქის თავი იყო და ფოთი მან წამოაყენა ფეხზე (ბაქრაძე, 1988:114)

ცნობილია, რომ პირვანდელი პროექტით ამიერკავკასიის რკინიგზის ხაზს უნდა გაეწეო: სენაკში, ქუთაისში, ყვირილაში და გორში, მაგრამ მშენებლობის დროს გზის მშენებელ კაპიტალისტთა საზოგადოების მიერ ეს პროექტი სხვადასხვა მიზეზების გამო შეიცვალა და ქუთაისის აცილდა ამიერკავკასიის მთავარი ხაზი. იგი ქალაქიდან 8 ვერსის დაშორებით იქნა გაყვანილი. ბუნებრივია ამან გამოიწვია შესაბამისი რეაქცია ქალაქის საზოგადოების მხრიდან, რადგან ყოველივე ეს ძალზე დაქვეითებას უქადდა ქალაქის ეკონომიკურ ცხოვრებას.

ქუთაისის მომავალი ბედი, რომელიც რკინიგზის აცდენით იყო გამოწვეული, მაშინ ყველაზე ნათლად ქონდა წარმოდგენილი ერის ნამდვილ შვილს ნ. ნიკოლაძეს.

ამ ფაქტის შესახებ მან სპეციალური წერილი დაბეჭდა «პეტერბურგის უწყებებში» 1869 წელს, რომელშიც მოითხოვდა, რომ რკინიგზას გაეწეო მჭიდროდ დასახლებულ ადგილებში: ფოთიდან სენაკში, ბანძაში, ხონში, ქუთაისში, გოდოგან-სიმონეთში და ასე მისულიყო ყვირილაძემდე (გაზ. „იმერეთი“ 1911, №150), მაგრამ ნ. ნიკოლაძის ამ მოთხოვნის დაკმაყოფილება მაშინ შეუძლებელი შეიქმნა. რკინიგზის ხაზი გაყვანილი იქნა ისეთ პუნქტებში, რომელიც ნაკლებად დასახლებული და ეკონომიკურად სუსტად განვითარებული იყო.

ამიერკავკასიის რკინიგზის პროექტის შეცვლის საკითხზე ოფიციალური პირების სხვადასხვა მოსაზრება არსებობს. ზოგნი ამბობენ: ქუთაისს ამიერკავკასიის რკინიგზის ხაზი (არხ) აცდინეს იმიტომ, რომ იგი ზედმეტ ხარჯებს იწვევდაო. მაგრამ ეს არ უნდა იყოს სწორი, რადგან სპეციალისტების მიერ მხოლოდ ის პროექტი იქნა მოწონებული, რომელიც რკინიგზის გაყვანას ქუთაისში ითვალისწინებდა და ამ შემთხვევაში ხარჯების საკითხიც იყო გათვალისწინებული და გაანალიზებული.

როგორც შემდეგში გაირკვა, ხარჯები სწორად რკინიგზის ხაზის ქუთაისიდან დაშორებით გაყვანამ გამოიწვია. როგორც ჩანს, ხაზის მიმართულების შეცვლის მიზეზი სხვა იყო. შემდეგში გამოიკვეთა ვერსია, რომ გზა გაიყვანეს იმ მიმართულებით, საიდანაც შესაძლებელი იყო სარგებლობა ენახა ორ კაცს: თავად-მირსკისა და მილიონერ-ანანოვს. მათ სასარგებლოდ ქუთაისის ნაცვლად სადგური გამართეს ქუთაისიდან 8 ვერსის დაშორებით, მდინარე რიონის ახლოს. გაიმართა ორი სადგური - ანანოვისათვის აჯამეთის ტყის ახლოს, რომელსაც „ქუთაისი“ უწოდეს და მეორე სადგური იქვე, სახელად „აჯამეთი“ - თავადი მირსკისათვის.

ცნობილია, რომ 1871 წელს ქუთაისში ვიზიტის დროს იმპერატორმა ალექსანდრე მეორემ იწყინა თურმე, რატომ ქუთაისზე არ გაატარეს რკინიგზაო. მთლიანად არ არის დადგენილი ამ ამბის სინამდვილე, მაგრამ ცხადი ხდება, რომ იმპერატორთან ქუთაისელი საზოგადოების ამ შეხვედრის დროს ჩაეყარა საფუძველი ქუთაისიდან ამიერკავკასიის მთავარ ხაზამდე ცალკე ტოტით გაყვანის საქმეს, რომელიც 1877 წელს დამთავრდა და სარბევში შეერთების პუნქტს სადგურ „ქუთაისის“ ნაცვლად „რიონი“ უწოდეს.

ქუთაისი-რიონის რკინიგზის ხაზი, ეს იყო უშედეგო და დაგვიანებული საჩუქარი ქუთაისისათვის იმ უსამართლობის ასანაზღაურებლად, რაც დაშვებული იქნა „არხ“-ის. მშენებლობის დროს. ამის შემდეგ ქუთაისის საზოგადოებას რჩებოდა ერთი იმედი. ახლა მთავარი იყო ტყიბულის ხაზი არ აცდენოდა ქუთაისს, რადგან შესაძლებელი იყო იგი ცუცხვათის მიმართულებით გაეყვანათ და შეერთებინათ ამიერკავკასიის მთავარი ხაზისათვის, აჯამეთის ტყეში, მირსკის მამულში, რომელიც შემდგომ ანანოვმა შეიძინა (ბეროძე, 1991)

ტყიბულის ხაზის ქუთაისზე შეერთების აზრს იცავდნენ კავკასიის მეფისნაცვალ მიხეილ ნიკოლოზის-ძე და მისი შემცვლელი მთავარმართებელი დონ-დუკოვ-კორსაკოვი, მაგრამ შეიძლება დაბეჯითებით ითქვას, რომ

ტყიბულის ხაზის ქუთაისთან შეერთების საქმე ნ. ნიკოლაძის მცდელობის შედეგად განხორციელდა.

ცხადია, რომ ქუთაისში შეყვანილი რკინიგზა ტყიბულს არ შველოდა. მას საკუთარი სჭირდებოდა. თითქოს ეს მეტად ცხადი იყო და დავა არ უნდა გამოეწვია, მაგრამ ხან ერთი მიზეზი წამოყოფდა თავს ხან მეორე.

ჯერ საბაგირო გზა გავიყვანოთო, თქვეს. იმ ადგილზე, რაც ქუთაისსა და ტყიბულს აშორებდა და საბაგირო გზა არ გამოდგებოდა. ნ. ნიკოლაძემ გააკრიტიკა ეს აზრი. საბაგირო გზის მშენებლობას ტყუილად ფულის ხარჯვა დაარქვა. ტყიბულის ქვანახშირის წარმოება თანდათან გაიზრდებოდა, საბაგირო გზა ვერც ხალხის გადაყვანა-გადმოყვანას აუვიდოდა და ვერც ქვანახშირის ზიდვას .

მერე, ეჭვი შეეპარათ, გაუწევდა თუ არა ტყიბულის ქვანახშირი ბაქოს ნავთობს კონკურენციას. ნ. ნიკოლაძე ამათაც შეება. ტყიბულის ქვანახშირის ბედობის ნაკლებ მწარმოებლობა იმის ბრალი კი არ არის, რომ იგი უხარისხოა, არამედ-სამომხმარებლო ბაზრის, უგზოობისა და მისატანი საშუალებების უქონლობისა-ო-ამტკიცებდა ნ. ნიკოლაძე. მან, დაასაბუთა, რა ტყიბულის ქვანახშირის დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობა მთელი ამიერკავკასიის მრეწველობისათვის, დაასკვნა, რომ რკინიგზის აშენება ტყიბულამდე აუცილებელი იყო.

1881 ქუთაისის ქალაქის საბჭომ ტყიბულის რკინიგზის რწმუნებულად ნიკო ნიკოლაძე აირჩია, იგი მთელი სულითა და გულით ჩაება საქმეში. ისედაც არ ზოგავდა ძალ-ღონეს და ახლა მით უფრო, ოფიციალური რწმუნებით იყო აღჭურვილი.

ბევრი წერის, ინსტანციებში აღმა-დაღმა დაუსრულებელი სიარულის შემდეგ, როგორც იქნა, 1883 წელს ტყიბულის რკინიგზის მშენებლობის პროექტი დამტკიცდა. ოთხ წელიწადს გაგრძელდა მშენებლობა. 1887 წლის 20 მაისს შეამოწმეს და მიიღეს რკინიგზა. 15 სექტემბერს კი პირველმა მატარებელმა გაიარა (ბაქრაძე, 1988:119).

მიუხედავად განხორციელებული სამუშაოებისა, ქუთაისის დატოვება მთავარი რკინიგზის გარეშე ძალზე ართულებდა სამოქალაქო ადმინისტრაციულ, სამხედრო ხელისუფალთა და ქალაქის სამხედრო პოლიტიკურ და ეკონომიკურ მდგომარეობას, რადგან ქუთაისი დასავლეთ საქართველოს უმთავრესი ქალაქი და საგუბერნიო ცენტრი იყო. ქალაქის საზოგადოებრიობა ყველა შემთხვევას იყენებდა იმისათვის, რომ ეს საკითხი დადებითად გადაწყვეტილიყო, მაგრამ ყოველგვარი ცდა უშედეგოდ მთავრდებოდა. 1895 წელს ამიერკავკასიის გზის სამინისტრომ მიიღო დადგენილება, ჩატარებულიყო გამოკვლევები რუსეთის შიდა გუბერნიების-ამიერკავკასიასთან კავკასიის ქედის საუღელტეხილო რკინიგზით შეერთების სხვადასხვა მიმართულების შესახებ. ამის გამო იმავე წელს ჩატარდა სხვა ვარიანტებთან ერთად კიდევ 2 გამოკვლევა, ერთი სოხუმ-ნევენომისკის მიმართულებით, ვლადიკავკაზის რკინიგზის საზოგადოების ინიციატივით და მეორე ცნობილი ქართველი საზოგადო მოღვაწის, ფოთის მაშინდელი ქალაქის თავის ნ. ნიკოლაძის ინიციატივით - ფოთი-პროხლადნაიას შორის.

ამ მეორე საკითხს მთავრობამ სერიოზული ყურადღება მიაქცია და მიღებულ იქნა დადგენილება მისი დადებითად გადაწყვეტის შესახებ. ამით ისარგებლა ქუთაისის საურთიერთო ნდობის საზოგადოების თავჯდომარემ, ქალაქის საბჭოს თავმა პავლე ალექსანდრეს-ძე თუმანიშვილმა და 1895 წლის 24 ივნისს ქალაქის საბჭოს წინაშე აღძრა შუამდგომლობა ქ. ქუთაისში რკინიგზის ხაზის გაყვანის შესახებ.

საქმე კარგად მიდიოდა, მაგრამ მოხდა მოულოდნელი შემთხვევა, რამაც სულ სხვა გზით წარმართა დასმული საკითხის მსვლელობა. 1895 წლის შემოდგომაზე ამიერკავკასიის რკინიგზას თავს დაატყდა დიდი უბედურება. 28-31 ოქტომბერს წყალდიდობის შედეგად საგრძნობლად დაზიანდა რკინიგზის მნიშვნელოვანი ნაწილი დასავლეთ საქართველოში (გოგსაძე, 1960). დღის წესრიგში დადგა ფოთი-თბილისის რკინიგზის ხაზის მიმართულების

შეცვლის საკითხი, რითაც ისარგებლა პ. თუმანიშვილმა და გზათა მინისტრს დეპუტატ აცნობა დაზიანებული ხაზის აღდგენის ნაცვლად, ახალი ხაზი გაეყვანათ ქუთაისში გავლით.

დაიწყო ბრძოლა. 10 ნოემბერს ქალაქის თავი ლოლუა თავის მოხსენებით ბარათს და საბჭოს საგანგებო თათბირის დადგენილებას უგზავნის ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორს განსახილველად და სათანადო განკარგულების გასაცემად. ასევე ქალაქის თავი საქალაქო განკარგულების სახით თხოვს გზათა მინისტრს, გასცეს განკარგულება, რათა ამიერკავკასიის რკინიგზის დაზიანებული ხაზის აღდგენის ნაცვლად გაყვანილ იქნას ხაზი პირვანდელი პროექტით-ქუთაისში გავლით. დაინიშნა კომისია, შესწავლილი იქნა საკითხი, მაგრამ იგი ვერ გადაწყდა დადებითად.

1895 წლის ბოლოს ამ საკითხმა უფრო პრინციპული ხასიათი მიიღო. სტამბური წესით დაიბეჭდა მოხსენებით ბარათი ქალაქის თავის ლოლუას ხელმოწერით, რომელიც გაიგზავნა სხვადასხვა ცენტრალურ უწყებებში. წერილში ყველა მოსაზრება, აგრეთვე ფინანსები და გზის ახალი მიმართულების (ქუთაისზე გავლით) ხელსაყრელობა დასაბუთებული იყო ეკონომიკური თვალსაზრისითაც (ნიკოლეიშვილი, 1975)

დაიწყო სასიკეთო ძვრები. 1896 წლის 10 იანვარს ქუთაისის გუბერნატორი კავკასიის მთავარსარდალს ატყობინებს, რომ იგი მხარს უჭერს აღძრულ საკითხს. იმავე დღეებში გზათა მინისტრი ხოლკოვი სცემს განკარგულებას გზის ახალი მიმართულების გამოკვლევის შესახებ.

ამიერკავკასიის რკინიგზის ხაზის ქუთაისში გატარების საკითხს ნ.ნიკოლაძესთან ერთად მტკიცედ იცავდნენ ცნობილი საზოგადო მოღვაწეები ი. ჭავჭავაძე, ს. თოფურია, გ. მაიაშვილი. 1896 წლის 6 ივლისს ქუთაისში ჩამოდის გზათა მინისტრი, ინიშნება კომისია, მაგრამ საქალაქო მმართველებისა და საზოგადოებრიობის ამდენი მცდელობა უშედეგოდ მთავრდება.

1900-იანი წლების დასაწყისში კვლავ ისმება

დღის წესრიგში ეს საკითხი მთელი სიცხადითა და სიმწვავეთ, მაგრამ 1914 წელს იფეთქა მსოფლიო ომმა და ამ საქმის მსვლელობაც შეწყდა. ამგვარად, ქუთაისი დარჩა „არხ“ მაგისტრალის გარეშე, ხოლო 20 წლის შემდეგ შესაძლებელი გახდა შავის ზღვის რკინიგზის პრობლემის გადაწყვეტა: 1936 წელს სენაკიდან რკინიგზა მიყვანილი იქნა სოხუმამდე; სოხუმში დაუკავშირდა თბილისს და სხვა ქალაქებს, ხოლო 1941-45 წლებში გაყვანილი იქნა შავი ზღვის სარკინიგზო მაგისტრალი და ქუთაისი რკინიგზის საშუალებით დაუკავშირდა რუსეთს.

რკინიგზის მთავარი ხაზიდან ქუთაისის მოწყვეტას, სხვა სატრანსპორტო საშუალებების განვითარების გამო, მხოლოდ უარყოფითი შედეგი არ მოჰყოლია. დღევანდელი გადასახედიდან შეიძლება უკეთესიც არის მთავარი მაგისტრალი რომ ქალაქზე არ გადის. დიდ და მოზრდილ ქალაქებში ეს მნიშვნელოვან უხერხულობას იწვევს, რომლის მოგვარებას ასაცილებელი ხაზების გაყვანით ახერხებენ. ქუთაისის კი ასეთისათვის ზრუნვა აღარ სჭირდება, რადგან მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ მისმა ზრდამ მძლავრი გაქანება სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით მიიღო და ქალაქი თვითონ უახლოვდება ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარ მაგისტრალს (მჭედლიძე, 2011:35).

დასკვნები

1. რკინიგზის მშენებლობა მნიშვნელოვანი იყო საქართველოსთვის. იგი ნიშნავდა კაპიტალისტური მრეწველობის გამარჯვებას, მის სწრაფ განვითარებასა და ადგილობრივი ბაზრების თვალსაჩინო ზრდას.

2. რკინიგზის პირველმა ხაზებმა 1870-იანი წლების დასაწყისში ერთმანეთს დაუკავშირა საქართველოს მსხვილი ეკონომიკური ცენტრები და წინ წასწია მათი სამეურნეო ცხოვრება.

3. საქართველოს უმთავრეს ქალაქებს შორის მხოლოდ ქუთაისი დარჩა ამიერკავკასიის რკინიგზის მთავარი მაგისტრალის გარეშე,

რამაც შემდგომში ერთგვარი გავლენა მოახდინა მის განვითარებაზე.

4. 1877 წლიდან დაწყებული ქუთაისის უკვე ჰქონდა პირდაპირი სარკინიგზო კავშირი ფოთსა და თბილისთან. 1941-45 წლებში გაყვანილი იქნა შავი ზღვის სარკინიგზო მაგისტრალი და ქუთაისი რკინიგზის საშუალებით დაუკავშირდა რუსეთს.

5. რკინიგზის მთავარი ხაზიდან ქუთაისის მოწყვეტას, მხოლოდ უარყოფითი შედეგი არ მოჰყოლია. დღევანდელი გადასახედიდან შეიძლება უკეთესიც არის მთავარი მაგისტრალი რომ ქალაქზე არ გადის. დიდ და მოზრდილ ქალაქებში ეს მნიშვნელოვან უხერხულობას იწვევს, რომლის მოგვარებას ასაცილებელი ხაზების გაყვანით ახერხებენ.

ლიტერატურა:

1. ბაქრაძე ა., (1988) უღმობელი საქმის კაცი. ჟ.: „განთიადი“ №6, გვ. 114-159
2. ბეროძე ნ., (1991) ზოგი რამ ქუთაის-ტყიბულის რკინიგზის მაგისტრალის მშენებლობის შესახებ. გაზეთი „ტყიბული“ 8 ივნისი;
3. გოგსაძე ა., (1960) რკინიგზის მშენებლობის ისტორიიდან გაზეთი „სტალინელი“ 18 სექტემბერი
4. მჭედლიძე გ., (2011) ქუთაისი XIX საუკუნის ბოლო მეოთხედში. ქუთაისი, აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტის გამომცემლობა, გვ. 34-35
5. ნიკოლეიშვილი მ., საუკუნის პრობლემა. გაზეთი „ქუთაისი“ 1975, 29 იანვარი
6. ჯაოშვილი ვ., (1989) ქუთაისი (ეკონომიკურ-გეოგრაფიული გამოკვლევა). გამომცემლობა „მეცნიერება“, თბილისი წ. გვ. 175-189