ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზა და წინააღმდეგობა საბჭოთა საქართველოში

თეონა რეხვიაშვილი, გაბრიელ ჩუბინიძე



ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზა და წინააღმდეგობა საბჭოთა საქართველოში

ავტორები: თეონა რეხვიაშვილი, გაბრიელ ჩუბინიძე

კვლევის ხელმძღვანელი: ლუკა ნახუცრიშვილი

კვლევა მომზადდა ჰაინრიხ ბიოლის ფონდის თბილისის ოფისის მხარდაჭერით.

კვლევაში გამოთქმული მოსაზრებები ეკუთვნის ავტორს და შესაძლოა არ გამოხატავდეს ჰაინრიხ ბიოლის ფონდის თბილისის ოფისის შეხედულებებს.

ფოტო გარეკანზე: ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზისთვის აშენებული გვირაბების ქსელი, ხევსურეთი, 1988 წელი. ბანერზე: „მომავლის გზას დაგილოცავთ!“

წყარო: საქართველოს კინო-ფოტო-ფონო არქივი

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
თბილისი
სამხრეთ კავკასია

თბილისი 2024

შინაარსი

შესავალი **4**

მეთოდოლოგია **6**

ნაწილი I წინააღმდეგობის საფუძვლები **8**

გარემოსდაცვითი წინააღმდეგობა საბჭოთა კავშირში 8

საბჭოთა ინტელიგენცია და სახელმწიფო სოციალიზმის ცვალებადი სოციალური სტრუქტურა 9

მობილიზაციის პარადოქსი 12

ინფრასტრუქტურული დაეჭვება: ინდუსტრიული მოდერნულობის მითური დაპირებები და ინფრასტრუქტურული დეკადანსი გვიან საბჭოთა კავშირში 13

საბჭოთა საქართველო 1970-1980-იან წლებში 16

ნაწილი II წინააღმდეგობა ტრანსკავკასიური რკინიგზის მიმართ **19**

ტრანსკავკასიური რკინიგზა: პროექტის გრძელი ისტორია 19

წინააღმდეგობა ინსტიტუტების წიაღში 28

წინააღმდეგობა ინტელიგენციის რიგებში 35

პროექტის დასასრული 48

დასკვნის მაგიერ **52**

ბიბლიოგრაფია **56**

გამოყენებული ლიტერატურა **58**

შესავალი

გასული საუკუნის 1970-იან წლებში, საბჭოთა კავშირში დამტკიცდა ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობის პროექტი – 188-კილომეტრიანი რკინიგზის, რომელიც მოიცავდა ასამდე ხიდსა და 23,5-კილომეტრიან გვირაბს, სადგურ ქსნიდან არაგვის ხეობის გავლით ფშავ-ხევსურეთს გაივლიდა, გადაკვეთდა კავკასიონის ქედს, გაივლიდა ინგუშეთს და საბოლოოდ, ქალაქ ორჯონიკიძესთან, სადგურ ბესლანს შეუერთდებოდა. რკინიგზის მშენებლობის ოფიციალური დასაბუთების მიხედვით, მისი ძირითადი ფუნქცია ჩრდილოეთისა და სამხრეთის რეგიონების სარკინიგზო მაგისტრალით შეკავშირება და, შედეგად, სატრანზიტო ტვირთბრუნვის გაპირდაპირება და გაუმჯობესება იყო. რკინიგზის მშენებლობის დაწყება 1980-იანი წლების შუა პერიოდს, საბჭოთა რეჟიმის პოლიტიკურ ტრანსფორმაციებს, საჯაროობის (гласность) და გარდაქმნის (перестройка) პოლიტიკების ინიციირებას ემთხვევა, რამაც საზოგადოებრივი აზრის შედარებით ღიად გამოხატვის შესაძლებლობები გააჩინა.

ტრანსკავკასიური რკინიგზის საკითხი მშენებლობის დაწყებიდან მალევე ექცევა საზოგადოების ყურადღების ცენტრში და ძირითადად სამეცნიერო, აკადემიურ და ინტელექტუალების წრეებში ხდება წინააღმდეგობის საგანი. 1980-იანი წლების საბჭოთა საქართველოში, ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტი, რომელსაც მალევე ხუდონის ჰიდროელექტროსადგურის მშენებლობის წინააღმდეგ მიმართული პროტესტი მოჰყვება, დავითგარეჯის უდაბნოდან საბჭოთა არმიის სამხედრო პოლიგონის გადატანის მოთხოვნასთან ერთად, საზოგადოებისთვის მნიშვნელოვანი საკითხები იყო. ამ წინააღმდეგობათაგან, ტრანსკავკასიური რკინიგზის მშენებლობის წინააღმდეგ პროტესტი ყველაზე ადრე იწყება და პირველი ორგანიზებული ინფრასტრუქტურული წინააღმდეგობაა საქართველოს ისტორიაში. წინააღმდეგობა ყველაზე აქტიური 1987-1988 წლებში ხდება, მანამდე, და მას შემდეგაც, რაც 1988 წელს, პოლიტიკური ცენტრი რკინიგზის პროექტის გარკვეული ვადით დაკონსერვების გადაწყვეტილებას იღებს და მის დაფინანსებას წყვეტს.

წინააღმდეგობის განმაპირობებელ მიზეზებს შორის იყო გარემოზე რკინიგზის მშენებლობით გამოწვეული მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედება – დაწყებული ადგილობრივი ეკოსისტემის განადგურების, დასრულებული თბილისის სასმელი წყლის დაბინძურების საფრთხით, რკინიგზის ტრასის არეალებში მოქცეული ისტორიული და კულტურული მემკვიდრეობისა და არქეოლოგიური და ეთნოგრაფიული ძეგლების დაზიანებისა და განადგურების რისკები და ფშავ-ხევსურეთის რეგიონის კულტურული და ისტორიული ქსოვილის ცვლილების საფრთხე.

1980-იან წლებში, განსაკუთრებით ჩერნობილის ატომური ელექტროსადგურის კატასტროფის შემდეგ, მასშტაბური ინფრასტრუქტურების, როგორც პროგრესის უპირობო ინდიკატორის (Anand, Gupta, & Appel, 2018), კოლექტიურად ეჭვქვეშ დაყენების პრეცედენტებმა თითქმის მთელი საბჭოთა კავშირი მოიცვა და არაერთ რესპუბლიკაში გააქტიურა გარემოსდაცვითი თუ ინფრასტრუქტურული წინააღმდეგობები (Dawson, 1996; Peterson, 1993). ნიშანდობლივია, რომ ამ წინააღმდეგობებში წამყვან, და ხშირად გარდამტეხ, როლს მეცნიერები, სამეცნიერო და აკადემიური ინსტიტუტები თუ ინტელექტუალები ასრულებდნენ (Dawson, 1996; Weiner, 1999; Steger, 2009). გვიან საბჭოთა გარემოსდაცვითი მოძრაობები ემთხვევა და ზოგჯერ იკვეთება ამავე პერიოდში, საბჭოთა კავშირის არაერთ რესპუბლიკაში არსებულ ეროვნულ-განმათავისუფლებელ თუ ნაციონალისტური იდეებით ნასაზრდოებ მოძრაობებთან, რაც საბჭოთა და აღმოსავლეთ ევროპის ისტორიის კვლევებში, გარემოსდაცვითი დისკურსისა და ნაციონალიზმის ურთიერთგავლენის დისკუსიებს წარმოშობს, თუმცა დღესდღეობით ნაკლებად შესწავლილ საკითხად რჩება, განსაკუთრებით – საქართველოს ისტორიის კონტექსტში.

საუღელტეხილო რკინიგზისადმი წინააღმდეგობა მიმდინარეობს საქართველოს უახლესი ისტორიის უკიდურესად კომპლექსურ, დინამიკურ, სწრაფად ცვალებად და, შეიძლება ითქვას, გარდამავალ ისტორიულ მომენტში, როდესაც ეროვნულ მოძრაობას ჯერ არ გააჩნია ფართო საზოგადოების მხარდაჭერა, თუმცა დისკურსული ველი მოცულია ეროვნული საკითხით. ამ ვითარებაში საზოგადოებისთვის მსხვილი ინფრასტრუქტურა იქცევა მნიშვნელოვან აფექტად საბჭოთა განვითარების პოლიტიკის, გარემოს დაცვის, ისტორიულ-კულტურული იდენტობისა და სახელმწიფოებრიობის თემების შესახებ დისკუსიების, დავებისა თუ დილემების წარმოებაში.

როგორც უკვე აღინიშნა, საქართველოს უახლესი ისტორიის კონტექსტში ინფრასტრუქტურული წინააღმდეგობები სიღრმისეულად შესწავლილი არ არის. თანამედროვე საქართველოში მსხვილი ინფრასტრუქტურები კვლავ ხდება პოლიტიკური დავის, სოციალური მოძრაობებისა თუ საპროტესტო ტალღების ჩამოყალიბების საგანი და ადამიანებისა თუ სოციუმების განვითარების, პროგრესისა თუ ეროვნულობისა და სახელმწიფოებრიობის შესახებ წარსულ და მომავალ წარმოდგენებს აირეკლავს.

ამგვარად, წინამდებარე კვლევა აანალიზებს საქართველოს უახლესი ისტორიის პირველ ინფრასტრუქტურულ წინააღმდეგობას, რომელზეც მცირე ანალიტიკური სტატიის მიღმა, სამეცნიერო კვლევები ჯერჯერობით არ არსებობს. კვლევის მიზანია გამოავლინოს და გააანალიზოს, რა ძირითადმა ფაქტორებმა განაპირობა ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის მიმართ წინააღმდეგობა; როგორ მიმდინარეობდა და ვითარდებოდა წინააღმდეგობა, რა იყო წინააღმდეგობაში ჩართული აქტორების აგენტობა და რა მნიშვნელობა ჰქონდა მას საბჭოთა ისტორიის უფრო ფართო კონტექსტში. ნაშრომში ვცდილობთ მოვიხელთოთ ინფრასტრუქტურების, წინააღმდეგობის, პოლიტიკური ცვლილებებისა თუ ეროვნული იდენტობის კომპლექსური ურთიერთმიმართება.

მეთოდოლოგია

ბოლო რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში, ისტორიასა და ანთროპოლოგიაზე ფოკუსირებულ ინტერდისციპლინურ კვლევებში, ამ ორი დარგის ურთიერთმიმართების რაც შეიძლება ზედმიწევნით გამოხატვის მიზნით, არაერთი მიდგომა ჩამოყალიბდა, მათ შორის: ისტორიული ანთროპოლოგია და ანთროპოლოგიური ისტორია (Burke, 1987). ორ მიდგომას შორის ზოგჯერ ნიუანსური, ზოგჯერ კი მნიშვნელოვანი განსხვავებები იკვეთება, თუმცა ყველა მათგანისთვის დამახასიათებელია ისტორიული და ანთროპოლოგიური კვლევის მეთოდებისა და ანალიტიკური ჩარჩოების სინთეზი (Palmié & Stewart, 2016). ამ თვალსაზრისით, წინამდებარე კვლევა, შეიძლება ითქვას, მიემსგავსება ისტორიული ანთროპოლოგიის მიდგომას, რამდენადაც ცდილობს ისტორია ანთროპოლოგიური კვლევის საგანი გახადოს.

ისტორიული პროცესების აღდგენისა და ანალიზისთვის, კვლევაში გამოყენებულია საარქივო მასალები საქართველოს სსრ კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის, საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის, საზოგადოებრივი მაუწყებლისა და საქართველოს დოკუმენტური ფილმების სტუდია „მემატიანეს“ არქივებიდან.

ოფიციალურ თუ არაოფიციალურ დოკუმენტებთან ერთად, საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის გარშემო არსებული დისკურსის შესასწავლად, გაანალიზდა საქართველოს პარლამენტის ეროვნულ ბიბლიოთეკაში დაცული, 1974-1989 წლების ჟურნალები („ეკონომისტი“, „მეცნიერება და ტექნიკა“), და 1985-1989 წლების პერიოდული გამოცემები: „ახალგაზრდა კომუნისტი“; „კომუნისტი“; „ლიტერატურული საქართველო“, „Вечерний Тбилиси“, „Гудок“, „Заря Востока“. ოთხი გამოცემის შემთხვევაში – „ახალგაზრდა კომუნისტი“, „კომუნისტი“, „ლიტერატურული საქართველო“ და „Заря Востока“, რომლებიც, შეიძლება ითქვას, საბჭოთა საქართველოში ყველაზე გავლენიანი გამოცემები იყო, შევისწავლეთ 1985-1989 წლებში საუღელტეხილო რკინიგზასთან დაკავშირებული ყველა მასალა, სხვა გამოცემებში კი კვლევისთვის აქტუალურ სტატიებს ეროვნული ბიბლიოთეკის საძიებო სისტემის გამოყენებით მივაკვლიეთ.

საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის და მისი თანმდევი პროცესების უკეთ აღსადგენად და გასაანალიზებლად, საარქივო მასალებისა და პერიოდიკის შესწავლასთან ერთად, ჩატარდა ათზე მეტი ნახევრად სტრუქტურირებული თვისებრივი ინტერვიუ რკინიგზის საპროექტო ინსტიტუტის, მშენებლობის პროცესში სხვადასხვა კუთხით ჩართული სამეცნიერო თუ სხვა ინსტიტუტებისა და პროექტის მოწინააღმდეგე ჯგუფების წარმომადგენლებთან. კვლევის ფარგლებში, საველე სამუშაოები ჩატარდა ასევე ხევსურეთში, რკინიგზის მშენებლობის არეალებში.

როგორც საარქივო მასალები, ისე მასობრივი კომუნიკაციის საშუალებებიდან (პერიოდიკა, ვიდეომასალა, და ა.შ.) და ინტერვიუებიდან მიღებული ინფორმაცია გაანალიზდა თვისებრივი კონტენტანალიზის მეშვეობით. ანალიზის მთავარი მიზანი იყო მოვლენების ქრონოლოგიურად დალაგება პრესისა და ოფიციალური დოკუმენტების საფუძველზე, იმის ანალიზი, თუ როგორ მიეწოდებოდა საზოგადოებას ინფორმაცია, რა დისკურსი წარმოებდა მშენებლობის მომხრეებსა და მოწინააღმდეგეებს შორის, როგორ ფორმირდებოდა პროცესები პარტიის, სამეცნიერო ინსტიტუტების წიაღში თუ მათ მიღმა, და ა.შ.

რაც შეეხება კვლევის ეთიკის, სანდოობისა და ვალიდურობის საკითხებს, ტექსტში გამოყენებული ყველა საარქივო დოკუმენტი დამოწმებულია, ფონდის, ანაწერის, დოკუმენტისა და ფურცლის მითითებით, რაც უზრუნველყოფს გამოყენებული მასალების გამჭვირვალობას და, სურვილის შემთხვევაში, დოკუმენტების გადამოწმების საშუალებას აძლევს ნებისმიერ დაინტერესებულ პირს.

ინტერვიუების ჩატარების პროცესში, რესპონდენტების მხრიდან მიღებული იყო ინფორმირებული თანხმობა, მათ შორის, არაკონფიდენციალურობაზე, ვინაიდან კვლევის სპეციფიკა, ხშირ შემთხვევაში, რესპონდენტების ვინაობის დასახელებას საჭიროებდა.

დაბოლოს, როგორც ნებისმიერ კვლევას, წინამდებარე ნაშრომსაც არაერთი შეზღუდვა აქვს და მისი წაკითხვისა თუ შედეგების ინტერპრეტირებისას მნიშვნელოვანია მათი გათვალისწინება. პირველ რიგში უნდა ითქვას, რომ ვინაიდან კვლევა ეხება საზოგადოებრივ წინააღმდეგობას კონკრეტული ინფრასტრუქტურული პროექტის მიმართ, გაანალიზებულია როგორც მომხრეთა, ისე მოწინააღმდეგეთა პოზიციები, თუმცა წარმოდგენილი პოზიციების დაბალანსების საკითხი არაერთ ფაქტორზეა დამოკიდებული. პირველ რიგში აღსანიშნავია, რომ კვლევის პროცესში დამუშავდა მხოლოდ და მხოლოდ საარქივო დოკუმენტების ნაწილი, ვინაიდან კვლევის მასშტაბიდან გამომდინარე, შეუძლებელი იქნებოდა არსებული საარქივო მასალების სრულად დამუშავება (მაგალითად, არ დამუშავებულა შინაგან საქმეთა სამინისტროს, სამეცნიერო-ტექნიკური თუ სხვა კვლევითი ინსტიტუტების, ასევე პირადი არქივები), მეორე მხრივ კი, 1990-2000-იან წლებში მრავალი საარქივო დოკუმენტი ან განადგურდა, ან დაიკარგა, ანდა მოუწესრიგებელია. ამის მიუხედავად, დამუშავებული მასალების მრავალფეროვნებიდან და მასშტაბებიდან გამომდინარე, შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ სხვა არქივების დამუშავება არსებითად არ შეცვლიდა კვლევის მთავარ მიგნებებს. ამასთან, როგორც ზემოთ აღინიშნა, სხვადასხვა მასალის (ოფიციალური დოკუმენტები, პერიოდიკა, ფოტო-ფონო-ვიდეომასალა, ინტერვიუები, და ა.შ.) ინტეგრირებით ვეცადეთ მაქსიმალურად გვეპასუხა ამ ლიმიტაციებისთვის.

ამასთან, მნიშვნელოვანი შეზღუდვაა ის, რომ საკვლევი პერიოდიდან 30-40 წელია გასული და, შესაბამისად, პროცესებში მონაწილე პირთაგან ბევრი ცოცხალი აღარ არის, ზოგმა მნიშვნელოვანმა რესპონდენტმა კი, ვინც პირადად იყო ჩართული რკინიგზის მშენებლობის პროცესსა თუ მშენებლობისადმი წინააღმდეგობაში, ინტერვიუზე უარი გვითხრა, ან ვერ შევძელით მათთან დაკავშირება. მნიშვნელოვანია რეტროსპექტულობის საკითხიც. ისევ და ისევ იქიდან გამომდინარე, რომ შესწავლილი მოვლენები რამდენიმე ათეული წლის წინ ვითარდებოდა, რესპონდენტების მიერ მათი აღქმა შესაძლოა გარკვეულწილად შეცვლილიყო ამ დროის განმავლობაში.

ნაწილი I
წინააღმდეგობის საფუძვლები

გარემოსდაცვითი წინააღმდეგობა საბჭოთა კავშირში

მთელი თავისი არსებობის განმავლობაში, საბჭოთა კავშირმა ბუნებრივ გარემოს მრავალმხრივი, ღრმა და გამოუსწორებელი ზიანი მიაყენა (Peterson D. J., 1993). მიუხედავად ამისა, საბჭოთა გარემოსდაცვითი ცნობიერება ბუნების იდეური დაქვემდებარებისა და უგულებელყოფის ერთგვაროვანი ისტორია არ ყოფილა (ცინცაძე, 2023; Evtuhov, Lajus, & Moon, 2023). საბჭოთა გარემოსდაცვითი ისტორია მრავალი, ხშირად ურთიერთგამომრიცხავი ისტორიული წახნაგისგან შედგება, რაზეც მოცემულ ნაშრომში არ შევჩერდებით, თუმცა აღვნიშნავთ, რომ გვიანდელი 1950-იანი წლებიდან, ბუნების დაცვის საკითხები ოფიციალური (და დესტალინიზაციის) დისკურსის ნაწილად იქცა – განვითარებული სოციალიზმისთვის სტალინის სწრაფი ინდუსტრიალიზაციისთვის დამახასიათებელი ბუნების უგულებელყოფა მიუღებლად მოინიშნა (ცინცაძე, 2023). ლეონიდ ბრეჟნევის მმართველობის პირობებში, გაუმჯობესდა გარემოსდაცვითი საკანონმდებლო ჩარჩო, თუმცა გარემოსდაცვითი პოლიტიკა შემოიფარგლებოდა სიტუაციის გასაუმჯობესებლად გაცემული ხმამაღალი რეზოლუციებითა და მითითებებით, რომლებსაც ქმედითი ნაბიჯები ნაკლებად მოსდევდა (Josephson, et al., 2013, p. 197).

საბჭოთა გარემოსდაცვითი ცნობიერება ვითარდებოდა საბჭოთა გარემოსდაცვითი წინააღმდეგობის კვალდაკვალ და მისი გამოისობით, რაც ძირითადად მეცნიერების ინიციირებული იყო და ხშირად არც სცდებოდა სამეცნიერო დაწესებულებების ინსტიტუციურ ჩარჩოებს (Foster, 2015; Weiner, 1999). გვიანდელი 1950-იანი წლებიდან, სამეცნიერო კავშირები, კონსერვაციონისტები და სხვა მზარდი ეკოლოგიური გაერთიანებები, კულტურული ინტელიგენციის ნაწილთან ერთად, ეხებიან ისეთ ეკოლოგიურად საგანგაშო საკითხებს, როგორებიცაა არალის ზღვის განადგურება (Micklin, 1988) ციმბირის მდინარეების გადატანის პროექტი (Micklin & Bond, 2013), გაუდაბნოების მიზეზები (Peterson M. K., 2019), ბაიკალის ტბის დაცვის საჭიროება (Josephson, et al., 2013), ჰაერისა და წყლის დაბინძურება და სხვა მრავალი (Ibid.). საბჭოთა კავშირის მასშტაბით, სამეცნიერო გაერთიანებები ხშირად უჭერდნენ მხარს, მაგალითად, ეროვნული პარკების გაშენებას იმ ადგილებში, სადაც ინდუსტრიული/ექსტრაქტივისტული მეგაპროექტები იყო დაგეგმილი, რაც ზოგჯერ *იფუთებოდა*, როგორც რეგიონის ეკონომიკური განვითარების ალტერნატიული გეგმა, ან/და როგორც აბსოლუტური აუცილებლობა გარემოსდაცვითი თუ სოციალური და ეკონომიკური ნიშნით (Roe, 2016).

1986 წელს, დედამიწის ისტორიაში ყველაზე მასშტაბურმა ანთროპოგენურმა კატასტროფამ – ჩერნობილის ატომური ელექტროსადგურის აფეთქებამ, საბჭოთა კავშირში გარემოსდაცვითი საკითხების კონტექსტი და აღქმა შეცვალა (Brown, 2019; Jones, 2007). მიუხედავად მე-20 ხუთწლედში (1986-90) გაწერილი ამბიციური გეგმისა, გაორმაგებულიყო საბჭოთა კავშირის ტერიტორიაზე არსებული ატომური ელექტროსადგურების რაოდენობა, 1987-91 წლებში აფეთქებული ანტიბირთვული მოძრაობები თითქმის ყველა დაგეგმილ თუ მშენებარე ობიექტს შეეხო და შედეგად, დაახლოებით ორმოცი ატომური ელექტროსადგურის მშენებლობა შეჩერდა ან გაურკვეველი ვადით გადაიდო (Dawson, 1996).

ჩერნობილის ფაქტორს მიღმა, დესტალინიზაციის კვალდაკვალ საბჭოთა ავტორიტარული რეჟიმის შერბილებამ, ხოლო მიხაილ გორბაჩოვის მიერ საჯაროობის (გლასნოსტ) და გარდაქმნის (პერესტროიკა) პოლიტიკების ინიციირებამ, რამაც მთელი რიგი ინფრასტრუქტურული თუ სხვა საკითხების საჯარო განხილვის ვალდებულება დააწესა, საჯარო სივრცეები შედარებით გახსნა, საზო-

გადოებრივი აზრის შედარებით ღიად გამოხატვის შესაძლებლობა გააჩინა და, მაშასადამე, საპროტესტო მოძრაობების არსებობაც შესაძლებელი გახადა. დამატებით, გარემოსდაცვით საკითხებზე მობილიზება, განსხვავებით სხვა თემებისგან, კომუნისტური რეჟიმისთვის პირდაპირ საფრთხედ არ აღიქმებოდა, რაც წინააღმდეგობას შედარებით უსაფრთხოს ხდიდა (Dawson, 1996; Weiner, 1999, p. 429). ამ და სხვა მრავალი ფაქტორის გამო, გარემოსდაცვითი შინაარსის პროტესტებმა თითქმის მთელი საბჭოთა კავშირი მოიცვა[1] (Dawson, 1996; Peterson, 1993). ხოლო, თუ მანამდე გარემოსდაცვით საკითხებზე არსებული დავები და დისკუსიები სამეცნიერო ინტელიგენციის წრეებს არ სცდებოდა, პერესტროიკასთან ერთად, ეს საკითხები საზოგადოების ფართო მასებისთვის გახდა წინააღმდეგობის საბაბი. ამის მიუხედავად, წამყვან და ხშირად გარდამტეხ როლს მოცემულ წინააღმდეგობებში კვლავ სამეცნიერო ინსტიტუტები და ინტელიგენცია ასრულებდნენ (Dawson, 1996; Weiner, 1999; Steger, 2009).

საბჭოთა ინტელიგენცია და სახელმწიფო სოციალიზმის ცვალებადი სოციალური სტრუქტურა

საბჭოთა ინტელიგენცია კომპლექსური ცნებაა, რომლის ანალიტიკური მნიშვნელობა საბჭოთა ისტორიოგრაფიაში ხშირადაა შეფერილი იდეოლოგიური მიკერძოებულობებითა თუ განსხვავებული მეთოდოლოგიური დაშვებებით (Tromly, 2013). ცნების ანალიზს ართულებს ისიც, რომ საბჭოთა კავშირის არსებობის სხვადასხვა პოლიტიკურ პერიოდში იცვლებოდა იდეები და წარმოდგენები საზოგადოებაში ინტელიგენციის როლის შესახებ (Ibid.). თუმცა მისი საფუძვლები მე-18 საუკუნის ბოლოდან მომდინარეობს და რუსეთსა და ზოგიერთ აღმოსავლეთ ევროპის სახელმწიფოში კონკრეტული ტიპის ინტელექტუალებს გულისხმობს, რომლებიც საზოგადოებაში განმანათლებლობის იდეების გავრცელებას უძღვნიდნენ საკუთარ შემოქმედებას და რომელთა იდეები და მსოფლმხედველობა მათ სახელმწიფოსთან ანტაგონისტურ პოზიციაში აყენებდა[2] (Bittner, 2008; Tromly, 2013). ბოლშევიკები ძალაუფლებაში მოვიდნენ, რბილად რომ ვთქვათ, პრერევოლუციური ინტელიგენციისადმი ცალსახა ანტაგონიზმით, თუმცა სტალინის პერიოდშივე, 1930-იანი წლებიდან, საბჭოთა საზოგადოების რესტრუქტურიზაციის ფართო მისიის ფარგლებში, აღნიშნული სოციალური კატეგორია ხელახლა დამკვიდრდა, როგორც საბჭოთა წესრიგის მნიშვნელოვანი ფენა (прослойка) (Tromly, 2013, pp. 5-6). საბჭოთა პროექტის ფუნდამენტური, გაცხადებული მისიის – მსოფლიოში ყველაზე მოდერნული და *კულტურული* საზოგადოების შექმნის გზაზე, ინტელექტუალები მოინიშნენ სწორედ *კულტურულობის* (культурность) არსებითი ატრიბუტების მატარებლად, რომლებიც უნდა გამხდარიყვნენ საზოგადოების *მასწავლებლები,* გადაელახათ წარსულის *ჩამორჩენილობა* და სხვა (Tromly, 2013, pp. 3-12). რეჟიმმა, ერთი მხრივ, მოახდინა რეპრესიებს გადარჩენილი პრერევოლუციური ინტელიგენციის რეაბილიტაცია, მეორე მხრივ კი, მასობრივი განათლების პროგრამებით, ინტელიგენციის რიგების ზრდა სხვადასხვა ტიპის განათლებული სპეციალისტების ინტეგრაციით (Ibid.). ნიშანდობლივია, რომ განსაკუთრებით მეორე მსოფლიო ომის შემდგომმა ინტელიგენციამ აღიქვა თავი პრერევოლუციური ინტელიგენციის ერთგვარი განმანათლებლური ტრადიციის გამგრძელებლად (Ibid., 7).

განსაკუთრებით ომის შემდგომი შეზღუდული რესურსების პირობებში, ინტელიგენციაც და კვა-

1. 1986-1991 წლებში საბჭოთა კავშირში გარემოსდაცვით წინააღმდეგობებში მონაწილეობდა იმაზე მეტი ადამიანი, ვიდრე პროტესტებში ნებისმიერ სხვა საკითხზე (Roe, 2016, p. 203).

2. ცხადია, გლობალურად ინტელექტუალები ხშირად მიიჩნევიან პროგრესისა თუ საზოგადოებრივი სიკეთეების სადარაჯოზე, თუმცა რუსულ და აღმოსავლეთ ევროპის სახელმწიფოების კონტექსტში ცალსახად შეიძლება ითქვას, რომ ინტელიგენციამ შექმნა ამ რეგიონისთვის უნიკალური სოციალური და კულტურული ფენა (თ. რ).

ლიფიციური მუშაკებიც სარგებლობენ გარკვეული შესამჩნევი საზოგადოებრივი პრივილეგიებით, თუმცა საბაზრო ეკონომიკის სტრატიფიცირებული საშუალო კლასებისგან განსხვავებით, საბჭოთა შუალედური პოზიციები კომპლექსურად და ნიუანსურადაა ჩაშენებული პოლიტიკური ელიტების მიერ კონტროლირებულ იერარქიულ სტრუქტურებში (Garcelon, 1997). სახელფასო განსხვავებები მცირეა და შრომითი მობილობა შეზღუდული. თუ მხედველობაში მივიღებთ საბჭოთა საყოველთაო უფასო განათლებისა და დასაქმების სრული მაჩვენებლის პოლიტიკას, ინტელიგენციასა და ფიზიკურად მშრომელებს შორის ძირითადი განსხვავება მათი საგანმანათლებლო კვალიფიკაცია და სოციალური და კულტურული კაპიტალია[3] (Derluguian, 2005, pp. 145-146). მაშასადამე, ინტელექტუალიზმთან დაკავშირებულ ჩვეულ ნორმატიულ განსჯაში ჩავარდნის გარეშე, ინტელიგენციის სხვა განათლებული სპეციალისტებისგან განსასხვავებლად, სოციალური კაპიტალის ცნება კარგი ანალიტიკური ინსტრუმენტია[4] (Ibid., 131). არსებითად, საბჭოთა ინტელიგენციას განასხვავებს ძირითადად კულტურულ კაპიტალზე მიბმული საზოგადოებრივი პრივილეგიები და იდეოლოგიური და სტრუქტურული მიზეზებიდან გამომდინარე, რომლებზეც შემდგომ ვისაუბრებთ, მეტი პროფესიული ავტონომიის სურვილი. მაშასადამე, ინტელიგენციის გავრცელებული სურათხატი, როგორც სისტემასთან მებრძოლი, გარკვეული სიმბოლური და კულტურული კაპიტალის მქონე ჯგუფისა, მეთოდოლოგიურად მცდარია (Derluguian, 2005, pp. 145-146). საბჭოთა პერიოდის ინტელიგენცია ფართო ანალიტიკური კატეგორიაა და გულისხმობს მეცნიერებს, ინჟინრებს, მასწავლებლებს, ექიმებს, ხელოვანებს, ისევე როგორც მაღალკვალიფიციურ ტექნიკურ მუშაკებს, თუმცა საბჭოთა ისტორიის კვლევებში ხშირად მხოლოდ ერთი კონკრეტული კულტურული სახეხატის აღსაწერად გამოიყენება და ეს სახეხატი ყველაზე მეტად კულტურულ ინტელიგენციასთანაა ახლოს, რაც ბუნებრივიცაა გამომდინარე იქიდან, რომ ჰუმანიტარული თუ შემოქმედებითი ინტელიგენცია ტოვებს ვრცელ წერილობით მასალას (დღიურებს, მემუარებს და ა.შ.) (Rogacheva, 2017, p. 14).

მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ მსოფლიო ეკონომიკა ფუნდამენტურად იცვლება და გამოირჩევა ტექნოლოგიური განვითარებით, დასავლეთში მომსახურების ინდუსტრიის ზრდით და მეცნიერული წინსვლის მზარდი მნიშვნელობით ეკონომიკურ ზრდასა და სახელმწიფო თავდაცვაში (Lane, 1992). დასავლეთთან შედარებით, საბჭოთა კავშირის ტექნოლოგიური ჩამორჩენა, განსაკუთრებით შეიარაღების თვალსაზრისით, რეჟიმისთვის მნიშვნელოვან გეოპოლიტიკურ და ფისკალურ წნეხს ქმნიდა (Suny, 1998, p. 396).

1980-იანი წლებისთვის უკვე გახანგრძლივებული ეკონომიკური სტაგნაციის და საბჭოთა რეჟიმის გეოპოლიტიკური მდგომარეობის გაუარესების შედეგად, მოსახლეობის სამომხმარებლო მოთხოვნილებების დაკმაყოფილება ვეღარ ხერხდებოდა და ფართო საზოგადოებრივ უკმაყოფილებებს იწვევდა (Garcelon, 1997; Lane, 2011). ეკონომიკური სტაგნაცია, სხვა მრავალ ასპექტთან ერთად, გამოვლინდა კორუფციის ზრდაში, სოციალისტური მორალის დაქვეითებაში, სახალხო აპათიასა და გაუცხოებაში (Lane, 1992, p. 13). საპასუხოდ, გორბაჩოვმა სწრაფი ეკონომიკური ზრდის რეფორმები დანერგა, რაც მოიცავდა სამეცნიერო და ტექნოლოგიურ პროგრესზე დაფუძნებული ეკონომიკის გა-

---

3. საბჭოთა კავშირის კონტექსტში ჩატარებული სოციოლოგიური კვლევები პროფესიული პრესტიჟის შესახებ აჩვენებს, რომ საბჭოთა მოქალაქეებში კვლევითი-სამეცნიერო და განათლებასა და სწავლებასთან დაკავშირებული პროფესიები (მაგალითად, სკოლის მასწავლებლობა) ბევრად მაღალი პრესტიჟით სარგებლობდა, ვიდრე, მაგალითად, უფრო *მაღალსტატუსიანი* ადმინისტრაციული თანამდებობები (Tromly, 2013, p. 10).

4. თუმცა, მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ გზა ინტელექტუალური პროფესიებისაკენ ინტელიგენციის შთამომავლებისთვის უფრო მარტივი იყო, რასაც სტატისტიკაც აჩვენებს – 1968 წლის მონაცემებით, ურბანული ინტელიგენციის ოჯახების წარმომადგენლები გაცილებით უფრო ხშირად აგრძელებდნენ სწავლას უმაღლეს სასწავლებლებში, ვიდრე ქალაქების მშრომელთა თუ სოფლად მცხოვრები ოჯახების წარმომადგენლები (Vucinich, 1984, p. 294).

დაწყობასა და ინტენსიფიკაციას და შრომის მენეჯმენტის გაუმჯობესებას (Lane, 1992; Lane, 2011). დასავლეთთან არსებული მწვავე ეკონომიკური კონკურენციის პირობებში კი საჭირო იყო კომპეტენტური და კრეატიული ინტელიგენცია (მეცნიერები, მკვლევრები, მრჩევლები, აღმასრულებლები და სხვ.) (Lane, 1992; Lane, 2011; Rogacheva, 2017). პარტიულ ნომენკლატურაში რეფორმებისადმი გარკვეული წინააღმდეგობების არსებობის გამო, რეფორმის ხელმძღვანელობამ პოტენციურ მოკავშირეებს მიმართა ინტელიგენციის სახით[5] (Garcelon, 1997). 1986-1987 წლებში, გორბაჩოვის რეფორმატორები ხელს უწყობდნენ არაპარტიულ ინტელიგენციას, ღიად გამოეთქვათ კრიტიკული აზრი (სუნი, 2022, გვ. 494).

გვიან საბჭოთა კავშირში, საზოგადოების სოციალური სტრუქტურა თვისებრივად განსხვავდებოდა სტალინისა და ხრუშჩოვის რეჟიმების საზოგადოებრივი სტრუქტურებისაგან. სტრუქტურული ცვლილების მთავარი მახასიათებლები იყო მოსახლეობის ზრდა, მისი პროფესიული, სტატუსობრივი და ა.შ. დიფერენციაცია და ურბანიზაციის დონის მკვეთრი მატება (Lane, 2011). 1980-იან წლებში, საბჭოთა კავშირში სრული უმაღლესი განათლების მქონე მოსახლეობის რაოდენობა მასშტაბურად იზრდება, ხოლო ჯერ კიდევ 1970-იანი წლებიდან, არაფიზიკურად მშრომელი (non-manual workers) პროფესიონალების (ინტელიგენციის) რაოდენობის მკვეთრი ზრდა მათ „დემოგრაფიულ იდენტობას“[6] ანიჭებს (Ibid.).

საბჭოთა კავშირის წინარე ეპოქების კულტურული მემკვიდრეობისა და იმის გათვალისწინებით, რომ ფიზიკური მშრომელები კვლავ მნიშვნელოვან სოციალურ ჯგუფს შეადგენდნენ, შეიძლება ითქვას, რომ ინტელიგენციამ არსებითი როლი ითამაშა გორბაჩოვის პოლიტიკების ფორმირებასა და მხარდაჭერაში. ამგვარად, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ რეჟიმის მრავალმხრივი რესტრუქტურიზაცია, რაც საბჭოთა კავშირის ახალმა ხელმძღვანელობამ 1980-იან წლებში მოახდინა, არა მხოლოდ „ზემოდან ქვევით“ რევოლუცია, არამედ, ერთი მხრივ, მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ ჩამოყალიბებულ ახალ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ სტრუქტურებზე პასუხი და, მეორე მხრივ, ახალი სოციალური ჯგუფების ინტერესების გამოხატვა იყო (Lane, 2011, p. 60).

ყოველივე ზემოთქმულიდან გამომდინარე, რამდენადაც საბჭოთა ინტელიგენციის სხვადასხვაგვარი ანალიზი მნიშვნელოვნად ამდიდრებს საბჭოთა ისტორიოგრაფიას, ნათელს ჰფენს საბჭოთა საზოგადოების სტრუქტურების მახასიათებლებს, იმდენად, ერთი მხრივ, აუცილებელია იმის გააზრება, რომ ინტელიგენცია არ ყოფილა ჰომოგენური კოლექტივი, რომელიც მოქმედებდა ერთი საერთო ნებით ან ჰქონდა რაიმე კონკრეტული პოლიტიკური მისწრაფებები, ხოლო, მეორე მხრივ, იმის გაცნობიერება, რომ საბჭოთა განათლებული სპეციალისტები, ისინიც კი, ვინც დღეს დისიდენტებად მოიაზრებიან, მჭიდროდ იყვნენ ინტეგრირებული საბჭოთა სტრუქტურებთან და არსებითად ჰქონდათ ინტერნალიზებული საბჭოთა მსოფლმხედველობა თუ იდეალები (Rogacheva, 2017; Tromly, 2013).

საბჭოთა კავშირის კვლევებში ჯერ ისევ ნაკლებად შესწავლილი რჩება ის, თუ როგორ ზემოქმედებდა, აყალიბებდა ან/და ცვლიდა საბჭოთა ინტელიგენციის იდეალები თუ შეხედულებები საბჭოთა რეჟიმის სოციალურ და პოლიტიკურ ნორმებს, პროცედურებს და ა.შ. (Tromly, 2013, p. 8). ამგვარად, საბჭოთა ინტელიგენციის ცალსახა თავისებურების გააზრებით, მოცემულ ნაშრომში შევეცდებით, სპეციფიკურ სოციალურ და პოლიტიკურ კონტექსტზე ხაზგასმით, მეტ-ნაკლებად ნიუანსურად აღვწეროთ ადამიანების მიმართება იმდროინდელ წესრიგთან.

---

5. 1986 წელს დიდი ხნის დისიდენტის, საბჭოთა წყალბადის ბომბის შემქმნელის, ანდრეი სახაროვის შიდა გადასახლებიდან გათავისუფლება გორბაჩოვის ინტელიგენციისკენ *შემობრუნების* სიმბოლოდაც ინიშნება (Garcelon, 1997, p. 51).

6. 1960-დან 1987 წლამდე საბჭოთა კავშირში არაფიზიკურად მშრომელი პროფესიონალების რიცხვი მნიშვნელოვნად გაიზარდა და 36 მილიონ დასაქმებულს გადააჭარბა (Ibid., 67).

მობილიზაციის პარადოქსი

1980-იანი წლების ბოლოს საბჭოთა კავშირში გაჩენილი გარემოსდაცვითი წინააღმდეგობები ემთხვევა და ზოგჯერ იკვეთება ნაციონალისტურ მოძრაობებთან, რამაც აღმოსავლეთ ევროპის ისტორიის მკვლევრებში ამ მოძრაობების მიერ ეკოლოგიური დისკურსის ნაციონალისტური მიზნებისთვის ინსტრუმენტალიზების შესახებ დისკუსიები წარმოშვა. მეცნიერებს შორის გავრცელებული ნარატივია, რომ ამ მოძრაობებისა თუ პროტესტებისთვის ეკოლოგიური თუ გარემოსდაცვითი თემები რეალურად იყო ნიღაბი მათი მთავარი პოლიტიკური მიზნისკენ – ეროვნული დამოუკიდებლობისკენ – მიმავალ გზაზე. პოლიტიკის მეცნიერი ჯეინ დოუსონი (Dawson, 1996) სომხეთში, ლიტვაში, უკრაინაში და ა.შ. ანტიბირთვული თუ სხვა გარემოსდაცვითი საპროტესტო მოძრაობების ანალიზზე დაყრდნობით ამკვიდრებს ტერმინს „ეკონაციონალიზმი“ და აცხადებს, რომ იმდროინდელი რეჟიმის მიერ შედარებით შეწყნარებული გარემოსდაცვითი და ეკოლოგიური მოთხოვნები რეალურად წარმოადგენდა ტაბუდადებული სეპარატისტული ინტერესების ჩამანაცვლებელ *სუროგატებს*.

გვიან საბჭოთა გარემოსდაცვით მოძრაობებში მართლაც გვხვდება გარემოსდაცვითი დისკურსისა და ნაციონალიზმის კომპლექსური ურთიერთზეგავლენა. თუმცა, ერთი მხრივ, იმის გააზრებით, რომ ბუნებისა და საარსებო გარემოს ნებისმიერი კონფიგურაციის მიღმა ფართო თვალსაზრისით სოციალური დღის წესრიგ(ებ)ი დგას, გარემოსდაცვითი მოთხოვნებიც ვერასდროს იქნება *წმინდა* ეკოლოგიური ანგარიშიდან ამოზრდილი და ყოველთვის არის თანადროულად სოციალურიც, პოლიტიკურიც, ეკონომიკურიც და ა.შ. ხოლო, მეორე მხრივ, *პერესტროიკის* პერიოდის წინააღმდეგობების სუროგატობის ჭრილში გააზრება უგულებელყოფს პერესტროიკამდე არსებული გარემოსდაცვითი წინააღმდეგობების ტრადიციასა (Doose, 2019, pp. 182-183) და, რაც განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, ამ პერიოდის შესაძლო საზოგადოებრივი მობილიზაციის თავისებურებებსაც, რომლებიც შესაძლოა არ ესადაგებოდეს საზოგადოებრივი მობილიზების ფართოდ დამკვიდრებულ ფორმებსა თუ მოდელებს.

მიუხედავად იმპერიული თვისებების მთელი წყებისა, საბჭოთა კავშირი თავისი ინტერნაციონალური პოლიტიკით, სოციალიზმის მშენებლობის თვითგამოცხადებული ისტორიული მისიითა და არარუსი ერებისა თუ ხალხების ნაციონალური თვითგამოხატვის წახალისებით, დროთა განმავლობაში დაემსგავსა *მრავალეროვნულ* ერ-სახელმწიფოს (Suny, 2012). ერთი მხრივ, წახალისებული იყო ეროვნული თვითგამოხატვა, მეორე მხრივ კი, პოლიტიკური ცენტრი პერიფერიას მიემართებოდა კლასიკური იმპერიის მსგავსად ცივილიზაციური მისიით – *ჩამორჩენილი* რეგიონების მოდერნიზაციის შედეგად უნდა ჩამოყალიბებულიყო ჰომოგენური საზოგადოება – საბჭოთა ხალხი (*sovetskii narod*), რომელიც გადალახავდა სოციალურ და ეთნონაციონალურ მახასიათებლებს (Ibid.). მანამდე კი, „სახელმწიფოში, რომელშიც სოციალური კონფლიქტი აღარ არსებობდა, ეთნიკური მიკუთვნებულობა დარჩა იდენტობის ერთადერთ ნამდვილ განმაპირობებლად“ (Slezkine, 1994, p. 449).

გორბაჩოვის რეფორმებმა შესაძლებელი გახადა ინტელიგენციის მობილიზება სხვადასხვა მიზნისთვის და არაერთ რესპუბლიკაში ისინი ახლად წარმოქმნილი სამოქალაქო საზოგადოებების აქტორებად იქცნენ. მსგავსი ქსელები კი ყალიბდებოდა სპეციალისტების, მეცნიერებისა თუ ინტელექტუალების წრეებში, რომლებიც ცხოვრობდნენ ერთსა და იმავე ქალაქებში, სადაც ჩვეულებრივ მთელი ცხოვრების განმავლობაში მუშაობდნენ მჭიდროდ ურთიერთდაკავშირებულ სახელმწიფო ინსტიტუტებში (Derluguian, 2005, p. 164). მნიშვნელოვანია აქვე აღინიშნოს, რომ საბჭოთა სპეციალისტებს არ გააჩნდათ დასავლური პროფესიული კავშირების მსგავსი ეფექტიანი მობილიზაციის მექანიზმები, რაც, სხვა ფაქტორებთან ერთად, მათ კოლექტიურ გამოცდილებას დასავლური გამოცდილებისგან მნიშვნელოვნად განასხვავებდა (Derluguian, 2005; Garcelon, 1997). თუმცა, მიუხედავად ზემოთ ნახსენები წრეების საერთო საწუხარისა, საბჭოთა კავშირის მასშტაბით ინტელიგენციისა თუ ფართო საზოგადოების მობილიზაცია ხდებოდა, უმეტეს შემთხვევაში, ეროვნული ხაზით – უფრო ფართო,

ტრანსნაციონალური ან მთელი საბჭოთა კავშირის მასშტაბით მობილიზაცია ძირითადად შეუძლებელი აღმოჩნდა, სოციოლოგ გეორგი დერლუგიანის თქმით, ამ ქსელების ზედმეტად მყიფე ბუნების გამო (Derluguian, 2005, p. 204). თუმცა, მრავალი თემა, რომლებიც გვიან საბჭოთა პერიოდში, ინტელიგენციისა თუ ფართო საზოგადოების ყურადღებას იპყრობდა, სცდებოდა რესპუბლიკის საზღვრებს და რესპუბლიკის მასშტაბით, ეროვნული ნიშნით პოლიტიკური მობილიზაცია აუცილებლად არ გულისხმობდა მხოლოდ ნაციონალისტური ან/და სეპარატისტული მიზნებით გაერთიანებას.

ამგვარად, მსგავსი დაშვებებით იმ ცნებობრივი და რეტროსპექტული მიკერძოებულობების თავიდან ასარიდებლად, რაც ხშირად ახასიათებს საბჭოთა ნაციონალიზმის კვლევებს (Lehmann, 2015, p. 10), თავდაპირველად, მნიშვნელოვანია იმის გააზრება, რომ რამდენადაც ინდივიდუალური შემთხვევები განსხვავდება, საბჭოთა კავშირის მოქალაქეები თვითიდენტიფიცირებას განიცდიდნენ, როგორც ეთნიკურ ან ეროვნული ჯგუფთან, ასევე, თუმცა განსხვავებული მიმართებებით, საბჭოთა კავშირთან, როგორც *სამშობლოსთან* – იზიარებდნენ საბჭოთა ცხოვრების ღირებულებებსა თუ ნორმებს (Suny, 2012). ხოლო, ეროვნული გამოხატულებები და ინტერესები აუცილებლად არ გულისხმობდა საბჭოთა წესრიგთან ანტაგონიზმს (Kaiser, 2022, pp. 163-197). და თუ, მაგალითად, პოლიტიკოსები სტრუქტურულად იყვნენ შებოჭილი პარტიული აპარატისაგან, ინტელიგენციას ევალებოდა ნაციონალური კულტურის შექმნა და განვითარება (Slezkine, 1994, p. 450). მეტიც, ნაციონალური ინტელექტუალების დიდ ნაწილს შეადგენდნენ პროფესიონალი ისტორიკოსები, ფილოლოგები და მწერლები, რომელთა შემოქმედება თითქმის მთლიანად საკუთარი ეთნიკური ჯგუფის კულტურას, ისტორიას, ენასა თუ ზოგადად ეროვნულ სიმბოლიკას უტრიალებდა.

ეროვნულ რესპუბლიკებში წახალისებული ინტელექტუალები, საბჭოთა ნარატივების კვლავწარმოებასთან ერთად, ეროვნული დღის წესრიგის წარმოებითაც იყვნენ დაკავებული, საკმაოდ მნიშვნელოვნად ითავისებდნენ თავიანთ, როგორც ეროვნული ინტელიგენციის როლს და, ამავდროულად, რჩებოდნენ საბჭოთა რეჟიმისადმი ლოიალურები (Kalinovsky, 2018). თუმცა, ნიშანდობლივია, რომ გარდაქმნისა და ღიაობის პოლიტიკებმა, რიგ შემთხვევებში, მაინც გამოამჟღავნა გარკვეული შეუსაბამობა ინტელიგენციის აღქმულ და გათავისებულ ეროვნულ როლსა და იმ საკითხებზე რეაგირების საჭიროებას შორის, რომლებიც დღითი დღე უფრო აქტუალური ხდებოდა და უკავშირდებოდა სწორედ ეროვნული მნიშვნელობის თემებს, მაგალითად, უნდა გასულიყო თუ არა რკინიგზა კონკრეტულ რეგიონში. თუმცა, როგორც ზემოთ მსჯელობაში არაერთხელ ვახსენებთ, ეს არ იყო წინააღმდეგობები მხოლოდ ტერიტორიული თუ ეროვნული ნიშნით. ინფრასტრუქტურული პროექტებისადმი წინააღმდეგობას, სხვა ფაქტორებთან ერთად, მნიშვნელოვნად განაპირობებდა ზემოთ ნახსენები გარემოსდაცვითი საწუხარი და საბჭოთა განვითარების ტრაექტორიების მიმართ მზარდი უნდობლობა.

ინფრასტრუქტურული დაეჭვება: ინდუსტრიული მოდერნულობის მითური დაპირებები და ინფრასტრუქტურული დეკადანსი გვიან საბჭოთა კავშირში

XX საუკუნის ინდუსტრიალიზაციის, საყოველთაო ელექტრიფიკაციისა თუ ზოგადი ტექნოლოგიური პროგრესის მულტიიდეოლოგიური პროექტი დღესაც გლობალურად, მთელი სიმძლავრით ოპერირებს *განვითარების* იარლიყის საფარქვეშ (Boyer, 2018). საბჭოთა პროექტისთვის, რომელიც სოციალური და ტექნოლოგიური ინჟინერიის ექსტრემალური ფორმებით გამოირჩეოდა, სოციალისტური ინფრასტრუქტურა მოდერნულობის ერთ-ერთი ქვაკუთხედი იყო. ისეთი მასშტაბური ინფრასტრუქტურული პროექტები, როგორებიც იყო ჰიდროელექტროსადგურები თუ სარკინიგზო ხაზები, კომუნისტური, და მაშასადამე, პროგრესული მომავლის მშენებლობასა და წინსვლასთან ასოცირდებოდა. საბჭოთა სისტემა პროგრესს უნივერსალურ კატეგორიად ნიშნავდა, რომლის შედეგები თანაბრად ხელმისაწვდომი უნდა ყოფილიყო ყველასთვის, განურჩევლად ეთნიკური თუ სხვა

კუთვნილებისა. თუმცა, ინფრასტრუქტურების მატერიალური და პოლიტიკური არსებობის დროსთან ერთად დაგროვილი კოლექტიური გამოცდილება ხშირად ძირს უთხრის ტექნოლოგიური ან/და სოციალური პროგრესის შესახებ არსებულ ნარატივებს და სწორედ ინფრასტრუქტურები იქცევა პოლიტიკური დავის საგნად.

საბჭოთა განვითარების პარადიგმის ბირთვში რეჟიმის არსებობის ადრეული წლებიდანვე იყო ინდუსტრიალიზაცია, რაც 1930-იანი წლებიდან სტალინის დაჩქარებული ინდუსტრიული განვითარების პოლიტიკაში გამოვლინდა და თავის თავში შეიცავდა საბჭოთა ხალხების ცხოვრების პირობების ყოვლისმომცველ ტრანსფორმაციას. საბჭოთა ხელისუფლება ინდუსტრიული განვითარების საჭიროებებთან შესაბამისობაში ატარებდა ისეთ ღონისძიებებს, როგორებიცაა ადამიანების ფართო მასების გადასახლებები ეთნიკური ნიშნით თუ ხალხის გადაადგილება ახალი ინდუსტრიული საწარმოების გარშემო თუ ახლად დაარსებულ ქალაქებში და ა.შ. (Collier, 2011, p. 49).

ანთროპოლოგი სტივენ კოლიერი პოსტსაბჭოთა სოციალური რეალობის ანალიზისას აღწერს იმ უკიდურესად კომპლექსურ ინფრასტრუქტურულ ქსელებს, რომლებიც ქმნიდა საბჭოთა კავშირს (Collier, 2011, as cited in Gambino, 2021, pp. 165-166). კოლიერი გვაჩვენებს, რომ საბჭოთა სისტემა შედგებოდა ინფრასტრუქტურული პოლიტიკებისაგან, რომელშიც წარმოების პროცესები ურთიერთგადაჯაჭვული იყო საბჭოთა მოქალაქეებისა და მთელი საბჭოთა კავშირის მატერიალური თუ არამატერიალური საჭიროებების უზრუნველყოფასთან (Gambino, 2021, p. 167). ინდუსტრიული ცენტრები საბჭოთა კავშირის კონტექსტში არ არის მხოლოდ წარმოების ობიექტი, არამედ – საბჭოთა საზოგადოების და საბჭოთა პოლიტიკური ძალაუფლების მთავარი ერთეული, რომლის ქმედუნარიანობაზეა მიბმული საბინაო მშენებლობა; სპორტული, სამედიცინო, საგანმანათლებლო თუ კულტურული ობიექტების არსებობა; საბაზისო ინფრასტრუქტურა (გათბობა, წყალი, ელექტრობა და ა.შ.) და სხვა მრავალი (Gambino, 2021, pp. 162-167). მაშასადამე, საბჭოთა მოქალაქეების რეპროდუქციული საჭიროებები მიბმული იყო ეკონომიკის წარმოების ელემენტებთან, რაც შესაძლებელი ხდებოდა გეგმური ეკონომიკით, მისი ხშირად ბრუტალურობამდე ხისტი ბუნების გათვალისწინებით.

საბჭოთა მოდერნულობაში, სოციუმის საჭიროებების განსაზღვრა და დაკმაყოფილება გახდა ბიუროკრატიული დაგეგმვის, ექსპერტული ცოდნისა და სახელმწიფო ადმინისტრირების პრეროგატივა (Collier, 2011). ამ ყოველივეს კი, გარემოსა და სოციალური რეალობის ტრანსფორმაციის კვალდაკვალ, უნდა ეწარმოებინა ახალი მორალური ეკოლოგია, შეექმნა ახალი საბჭოთა ადამიანი და გაექრო განსხვავება ქალაქსა და სოფელს შორის და სხვა (Kalinovsky, 2018, pp. 144-175). მიუხედავად საბჭოთა პროპაგანდისა ფეოდალურ წარსულსა და *ჩამორჩენილ* რურარულ ცხოვრებასთან სრული წყვეტისა და ახალი სოციალური რეალობის ჩამოყალიბების შესახებ, რომელიც დაფუძნებული იქნებოდა კლასობრივი სოლიდარობის ფუნდამენტურ პრინციპებზე და რომელშიც საზოგადოება სოციალიზაციას განიცდიდა ახალი, განსხვავებული ფორმებით, და მიუხედავად საბჭოთა პროექტის მასშტაბური სოციალური ინჟინერიის – კოლექტივიზაციისა თუ მასიური გადასახლებებისა – საბჭოთა კავშირში კვლავ რჩებოდა რეგიონები, რომლებშიც *ტრადიციონალიზმი* 1980-იანი წლების ბოლოსაც კი იყო გავრცელებული[7] (Kalinovsky, 2018).

საბჭოთა ინდუსტრიული დეველოპმენტალიზმის ტალღის რეალური დასასრულიდან დიდი ხნის შემდეგაც, საბჭოთა კავშირი კვლავ აკეთებდა კაპიტალდაბანდებებს კომუნისტური რეჟიმისთვის სახასიათო, პრესტიჟულ, ინდუსტრიულ და ინფრასტრუქტურულ მეგაპროექტებსა[8] (საწარმოებში,

7. ნიშანდობლივია, რომ 1980-იან წლებში საბჭოთა კავშირში რურალურ-ურბანული მიგრაცია მნიშვნელოვნად მცირდება (Clarke, 2007, p. 114).

8. იხ. (Ward, 2009).

გზებში, ატომურ ელექტროსადგურებში, კაშხლებში და სხვ.) და სამხედრო მრეწველობაში[9] (Clarke, 2007; Derluguian, 2005). ამავდროულად, დეზორგანიზებული ეკონომიკა ხშირად ვერ უზრუნველყოფდა მოსახლეობას საბაზისო ინფრასტრუქტურით (Kotkin, 1992). ამბიციური ინდუსტრიული განვითარების გეგმები ვერ მოდიოდა შესაბამისობაში საბჭოთა კავშირის ეკონომიკურ შესაძლებლობებთან და, თავის მხრივ, იწვევდა სამუშაო ძალის დეფიციტს, რაც რესურსების ფართოდ გავრცელებულ ფლანგვასა და ყოვლისმომცველ კორუფციასთან ერთად, საბჭოთა სოციალისტური რეჟიმის ფისკალური წნეხისა და პოლიტიკური პრობლემების ერთ-ერთი მთავარი გამომწვევი მიზეზი იყო (Ibid.). მეტიც, როგორც უნგრელი ეკონომისტი იანოშ კორნაი ხსნის, დეფიციტის ეკონომიკა საბჭოთა სოციალისტური სისტემის პოლიტიკური ეკონომიკის წარმოების ციკლის ერთ-ერთი ცენტრალური, მამოძრავებელი ასპექტი იყო და მიზეზშედეგობრივად განაპირობებდა საქონლის დაბალ ხარისხს, არასათანადო დაგროვებასა თუ შავი ბაზრების წარმოქმნას[10] (Kornai, 1992).

დეფიციტის ეკონომიკა საბჭოთა ინსტიტუტებს, საწარმოებს, რეგიონულ ბიუროკრატიასა და, ზოგადად, თითოეულ ეკონომიკურ აქტორს, ცენტრთან მიმართებით რესურსებისათვის ბრძოლის კონკურენციაში აყენებდა (Verdery, 1991) ცენტრალიზებული ძალაუფლების სტრუქტურის პირობებში კი, საბჭოთა რესპუბლიკებსა თუ ცალკეულ ქალაქებში ინფრასტრუქტურის განვითარება თუ შეკეთება დამოკიდებული იყო რეჟიმის იმჟამინდელი წარმოების პროცესების ცვალებად საჭიროებებსა და ცენტრის პოლიტიკურ გადაწყვეტილებებზე. უფრო ზუსტად, საბჭოთა ცენტრალიზებული პოლიტიკურ-ეკონომიკური მოდელი მოუქნელი და არაეფექტიანი იყო რესპუბლიკებში გაჩენილი ინფრასტრუქტურული საჭიროებების მიმართ (მაგალითად, დროული და შესაბამისი რეაგირების მხრივ). შედეგად, ეს საჭიროებები არაფორმალური ეკონომიკის გავლით კმაყოფილდებოდა. თავის მხრივ, არაფორმალურ ეკონომიკაზე წვდომა არ იყო თანაბარი, უფრო სწორად, ის ერთგვარ პრივილეგიას წარმოადგენდა, რომელიც ხელმისაწვდომი იყო გარკვეული, მეტ-ნაკლებად დაწინაურებული, სოციალური ჯგუფებისთვის.

საბჭოთა პროექტების არარაციონალურობა და მფლანგველი ბუნება საბჭოთა კავშირის შიგნითაც იყო კრიტიკისა და დებატების საგანი მეცნიერებსა თუ პოლიტიკის მგეგმავებს შორის (Kalinovsky, 2018, p. 219). ხოლო, როგორც ზევით უკვე აღვნიშნეთ, სხვადასხვა რესპუბლიკაში ინტელექტუალები და სპეციალისტები, თუკი მანამდე დახურულ კარს მიღმა საუბრობდნენ განვითარების სოციალურ და გარემოზე ზემოქმედების უკუეფექტებზე, პერესტროიკის პოლიტიკამ და გორბაჩოვის ხელისუფლებაში მოსვლამ, ეს დებატები საჯარო სივრცეშიც გადმოიტანა. ამ პერიოდიდან პრესაში დაიწყო გავრცელება ისეთი სახის ინფორმაციამ, რომელიც ამჟღავნებდა საბჭოთა ინფრასტრუქტურების საეჭვო ხასიათს, იქნებოდა ეს თვითმფრინავების თუ სარკინიგზო ავარიები, გემების შეჯახებები ზღვაში და ა.შ.

ამგვარად, საბჭოთა ინფრასტრუქტურის დაპირება, რომლის თანახმადაც, ინფრასტრუქტურა საბჭოთა საზოგადოებრივი განვითარების, თანასწორობისა და საყოველთაო პროგრესის სამსა-

---

9. მიუხედავად იმისა, რომ საბჭოთა რეჟიმის არსებობის ბოლო ათწლეულებში ფართო მასებში სამომხმარებლო საქონლის მზარდი მნიშვნელობა ცალსახად იკვეთებოდა, სამომხმარებლო საქონლის ინდუსტრია ნაკლებპრიორიტეტული და ნაკლებპრესტიჟულიც იყო, რაც, ბუნებრივია, სამომხმარებლო საქონლის დაბალ ხარისხს განაპირობებდა და დღეს უკვე კარგად ცნობილ მოსახლეობის უკმაყოფილებას იწვევდა (Clarke, 2007, pp. 25-26).

10. საბჭოთა კავშირის ცენტრალიზებული ეკონომიკის პირობებში, რომელსაც იდეოლოგიური პრინციპებიდან გამომდინარე ახასიათებდა დეფიციტი კონკრეტულ საქონელზე და/ან დაბრკოლებები კონკრეტული სერვისების მიწოდებაზე, ადამიანები ქმნიდნენ არაფორმალურ კავშირებს ამ დანაკლისების შესავსებად (Ledeneva, 2008). ინფრასტრუქტურული პროექტების მშენებლობა არაფორმალური ქსელებით რესურსების მოპოვების, გაცვლისა თუ კორუფციის ფართოდ გავრცელებული, ხელსაყრელი წყარო იყო.

ხურში იქნებოდა, გვიან საბჭოთა სოციალიზმში საეჭვო გახდა. ეს ყოველივე ამჟღავნებს „ინფრასტრუქტურის დაპირების“ კონცეფციის ერთ-ერთ ფუნდამენტურ მახასიათებელს, რომ თუ ახალი ინფრასტრუქტურები მომავალი კეთილდღეობის შესახებ შეიცავს დაპირებებს, ძველი, დაუსრულებელი და ჩამოშლილი ინფრასტრუქტურები სიმბოლურად განასახიერებს მოსალოდნელი ან უკვე განცდილი მოდერნულობის მსხვრევას (Anand, Gupta & Appel, 2018).

საბჭოთა საქართველო 1970-1980-იან წლებში

მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ, საქართველოს საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკის საერთო მოსახლეობაში ეთნიკურად ქართველების წილი იზრდება და 1989 წლისთვის 70.1%-ს აღწევს (Kaiser, 2022, p. 164). 1970 წლისთვის, ეთნიკურად ქართველების წილი საქართველოს საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკის კომუნისტურ პარტიაში 76%-ია, რაც იმ დროისთვის რესპუბლიკაში ეთნიკურად ქართველების მაჩვენებელს 10%-ით აღემატება (Ibid., 163). დემოგრაფიული მონაცემების მიღმა, მეორე მსოფლიო ომის შემდგომ პერიოდში, ეროვნული იდენტობა და ნაციონალური მიკუთვნებულობა თანამედროვე საქართველოს ეროვნულობის ფორმირების პროცესში მზარდ მნიშვნელობას იძენს.



თბილისი 1988 წელი. წარწერა ბანერზე „მეტი დემოკრატია - მეტი სოციალიზმი“,
გურამ წიბახაშვილის ფოტო, პირადი კოლექციიდან.

1970-იანი წლებისთვის, საბჭოთა საქართველო გამოირჩევა საბჭოთა კავშირში ფართოდ დამკვიდრებული ჩრდილოვანი ეკონომიკის განსაკუთრებით მაღალი მაჩვენებლით,[11] არაფორმალური და პატრონაჟული კავშირების განსაკუთრებული ხარისხითა და ტრადიციული თუ რელიგიური

11. ე.წ. ჩრდილოვანი ეკონომიკის მაღალი მაჩვენებლით საქართველოს სსრ რესპუბლიკა საბჭოთა კავშირის მასშტაბითაც გამორჩეული იყო (Aliyev, 2015). არაფორმალურ ეკონომიკაში საზოგადოების დიდი ნაწილი მონაწილებოდა, მათ შორის, პარტიული ხელმძღვანელობა (საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს არქივი (შემდგომში სშსსა), ფონდი 14, ანაწ. 47, საქმე 137, ფურც. 141).

პრაქტიკების კულტურაში გადმოთარგმნის სპეციფიკური მახასიათებლებით (Kaiser, 2022, p. 165).

1960-1971 წლებში, საქართველოს მშპ 102%-ით გაიზარდა და ამ მაჩვენებლით, სსრკ-ში ბოლოდან მესამე ადგილს იკავებდა, ხოლო 1970 წელს, რიგით ქართველს თითქმის ორჯერ მეტი დანაზოგი ჰქონდა, ვიდრე სხვა საბჭოთა რესპუბლიკის მოქალაქეს (სუნი, 2022). ცენტრალური ხელისუფლების დასუსტების პარალელურად, იზრდებოდა არაფორმალურ ეკონომიკაში ჩართული ბიუროკრატიისა თუ ცალკეული ადამიანების რიცხვი, რაც 1980-იანი წლების მეორე ნახევარში ეფექტიან კონტროლს აღარ ექვემდებარებოდა. საბჭოთა კავშირში გავრცელებულ არაფორმალურ თუ სხვა ტიპის პრაქტიკებსა და ნორმებს ქართველები საკმაოდ ორგანულად და ხელსაყრელად იყენებდნენ, რაც ისტორიკოს კლერ კაიზერისთვის ერთ-ერთი ამხსნელია, თუ რატომ არ ჰქონდა ეროვნულ დისიდენტურ მოძრაობას 1970-იან და ადრეულ 1980-იან წლებში ფართო საზოგადოებრივი მხარდაჭერა (Kaiser, 2022).

1970-იან წლებში, საქართველოს საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკის მაგალითზე ნათლად დგება ჩვენ მიერ უკვე განხილული, საბჭოთა ნაციონალური პოლიტიკის წინააღმდეგობრიობა. მიუხედავად იმისა, რომ 1970-იან წლებში კომუნისტური პარტია კვლავ საუბრობს *ერთი* საბჭოთა ხალხის არსებობაზე და ახორციელებს ლინგვისტურ თუ დემოგრაფიულ რუსიფიკაციას სხვადასხვა რესპუბლიკაში, საქართველოს რესპუბლიკა, იმ დროისთვის, შეიძლება ითქვას, შედარებით უფრო ფართო სპექტრის ეროვნული სარჩულის ავტონომიურობით გამოირჩევა. რესპუბლიკაში ქართული ენის უპირობო დომინირებასთან ერთად, ქართული ლიტერატურა, პრესა თუ კინო, რომელიც ასევე ქართულ ენაზე იყო ხელმისაწვდომი, ერთმნიშვნელოვნად უტრიალებს ეროვნულ თემებს.

ორთოდოქსული/ოფიციალური ე.ი. საბჭოთა ინსტიტუტების ფარგლებში მოქცეული ნაციონალიზმი, რომელიც ანტისაბჭოთა რიტორიკაში არ გადაიზრდებოდა, შეწყნარებული იყო (Kaiser, 2022). თუმცა, როგორც 1980-იანი წლების ბოლოს განვითარებული მოვლენები გვაჩვენებს, საზღვარი *დისიდენტურ* და *ოფიციალურ* ნაციონალიზმებს შორის მყიფეა. 1970-იანი წლებიდან, საქართველოში ძირითადად ინტელიგენციისა და სტუდენტების ვიწრო წრეებში დისიდენტური ნაციონალიზმის ნიშნები ჩნდება, რაც 1980-იანი წლების ბოლომდე საზოგადოებაში ფართოდ არ გავრცელებულა, თუმცა დისიდენტების ნააზრევი და საქმიანობა ასახავდა ქართულ ინტელიგენციაში არსებულ ტენდენციებს (სუნი, 2022, გვ. 480-482).

1970-იანი წლების ბოლოდან ეროვნული განწყობების გაღვივებას ხელს უწყობდნენ საბჭოთა კავშირის მიმართ კრიტიკულად განწყობილი პროფესორები, რომლებსაც „ჰუმანიტარულ ინტელიგენციას“ უწოდებდნენ (სართანია, 2023, გვ. 48). ზოგადად, თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ჰუმანიტარული ფაკულტეტი მოცემულ პერიოდში შედარებითი თავისუფლებით გამოირჩეოდა და, დისციპლინის სპეციფიკიდან გამომდინარეც, სტუდენტები ინტერესდებოდნენ ეროვნული ისტორიით, კულტურითა თუ იდენტობით. იმ დროს გავრცელებული პრაქტიკით, არქეოლოგიის, ისტორიისა და ფილოლოგიის ფაკულტეტების სტუდენტები საქართველოს მასშტაბით დადიოდნენ არქეოლოგიურ ექსპედიციებში, კულტურული და ისტორიული ძეგლების მოსანახულებლად თუ რესტავრაციაში მონაწილეობის მისაღებად. პომპეზურად აღინიშნებოდა (მათ შორის, პარტიული ელიტის მონაწილეობით) სხვადასხვა ეთნორეგიონული დღესასწაული, როგორებიცაა შატილობა, გარეჯობა, მცხეთობა და ა.შ.

1987 წელს, აქტუალური ხდება სწორედ დავითგარეჯის ტერიტორიაზე საბჭოთა ჯარების სამხედრო პოლიგონის არსებობის საკითხი. სტუდენტები მიიჩნევდნენ, რომ სამონასტრო კომპლექსს აზიანებდა სამხედრო პოლიგონზე მიმდინარე სროლები და სამხედრო პოლიგონის გადატანას მოითხოვდნენ. თუმცა, როგორც სართანია აღნიშნავს: „სამხრეთ საქართველოს აქტუალობას 1980-იანი წლების მეორე ნახევრის ქართველი სტუდენტებისთვის ადგილზე არსებული ისტორიული ძეგლებისა და მათი მდგომარეობის გარდა, განაპირობებდა ორი მოსაზრება: i. საბჭოთა კავშირში

სამხრეთ საქართველოში გადაადგილება სპეციალური ნებართვის გარეშე შეუძლებელი იყო, რაც პროტესტს იწვევდა ახალგაზრდებსა და სამეცნიერო წრეებში და ii. საქართველოს ზოგიერთი საზღვრისპირა რეგიონისა და ისტორიული ადგილების გეოგრაფიული საზღვრები ოფიციალურად არ იყო განსაზღვრული“ (Ibid., გვ. 44).

საჯარო ლექციები იყო ასევე იმ პერიოდში გავრცელებული საკომუნიკაციო და საგანმანათლებლო საშუალება, სადაც „მოქალაქეებს ალტერნატიული ინფორმაციის გაგება, ისტორიის ნაციონალური ინტერპრეტაციის მოსმენა და აკუმულირებული პატრიოტული განწყობების გამოხატვა შეეძლოთ“ (Ibid., გვ. 48).

საქართველოს ისტორიის რენაციონალიზაციის საკითხში მნიშვნელოვანი ადგილი ეკავა არქეოლოგიას. გვიან საბჭოთა პერიოდში, საქართველოს თავისი მასშტაბისთვის საკმაოდ ბევრი პრაქტიკოსი არქეოლოგი ჰყავდა, რომლებიც სამეცნიერო მუშაობის მაღალი სტანდარტებითაც გამოირჩეოდნენ, თუმცა ეს უკანასკნელი არ აფერხებდა არაერთ სპეციალისტს, საყოველთაო ტენდენციის მიხედვით ეძია პრეისტორიული ეთნიკური ჯგუფები და საბოლოოდ, ხშირად, მიკერძოებული [ნაციონალისტური] დასკვნები გამოეტანა (Kohl & Tsetskhladze, 1995).

ყოველივე ზემოთქმული საზოგადოების სხვადასხვა სეგმენტში აჩენდა მოსაზრებებს, რომ საბჭოთა პოლიტიკა და პრაქტიკა საფრთხეს უქმნიდა ქართულ იდენტობას, ისტორიულ და კულტურულ მემკვიდრეობას; მკვიდრდებოდა დისკურსი კომუნისტებისა და კომუნიზმის ქართველობასთან ფუნდამენტურად შეუთავსებლობის შესახებ (სართანია, 2023; სუნი, 2022). ამ პირობებში, ერთი შეხედვით პარადოქსულად ეროვნული მნიშვნელობის საკითხების გადაწყვეტისას, საქართველოს საბჭოთა რესპუბლიკის მოქალაქეები მოქმედებენ (ან ცდილობენ იმოქმედონ) საბჭოთა სტრუქტურების, ინსტიტუტების თუ პოლიტიკის ფარგლებში და მოითხოვენ საბჭოთა და რესპუბლიკის კონსტიტუციებით განსაზღვრული თავიანთი ეროვნული უფლებების დაცვას (Kaiser, 2022).

ნაწილი II
წინააღმდეგობა ტრანსკავკასიური რკინიგზის მიმართ

ტრანსკავკასიური რკინიგზა: პროექტის გრძელი ისტორია

1991 წლის მონაცემებით, საბჭოთა კავშირის სარკინიგზო სისტემა, ამერიკის შეერთებული შტატების შემდეგ, ზომით მეორე იყო.[12] რკინიგზის სისტემების განვითარებასა და ფართო გამოყენებას რუსეთის იმპერიასა და შემდეგ საბჭოთა კავშირში, სხვა ფაქტორებთან ერთად, განსაზღვრავდა გეოგრაფიული და ტერიტორიული თავისებურებები, საავტომობილო და საზღვაო ინფრასტრუქტურის განუვითარებლობა. საბჭოთა კავშირში, ინდუსტრიალიზაციის პერიოდიდან, სარკინიგზო ქსელი სწრაფი ტემპებით იზრდებოდა (Payne, 2001). საბჭოთა ეკონომიკური მოდელი მნიშვნელოვნად იყო სარკინიგზო ტრანსპორტზე დამოკიდებული – ტრანსპორტირების შეფერხება საფრთხეს უქმნიდა სამრეწველო გეგმების შესრულებას (Westwood, 2002). სატრანსპორტო და ეკონომიკურის გარდა, რკინიგზას საბჭოთა კავშირისთვის ჰქონდა სამხედრო დანიშნულებაც – იგი, ფაქტობრივად, იმ დროისთვის ჩაუნაცვლებელი ტრანსპორტის სახეობა იყო დიდი შეიარაღებული ჯგუფების გადასაადგილებლად. სტალინის სწრაფი ინდუსტრიალიზაციის პერიოდში, რკინიგზის განვითარება გულისხმობდა მისი სამხედრო საჭიროებებისათვის გამოყენებასაც ომიანობის პერიოდში. მეორე მსოფლიო ომში, საბჭოთა სარკინიგზო სისტემამ უმნიშვნელოვანესი როლი შეასრულა როგორც სამხედრო, ისე არასამხედრო ტვირთების გადაზიდვის კუთხით (Hunter, 1957, pp. 99-102).

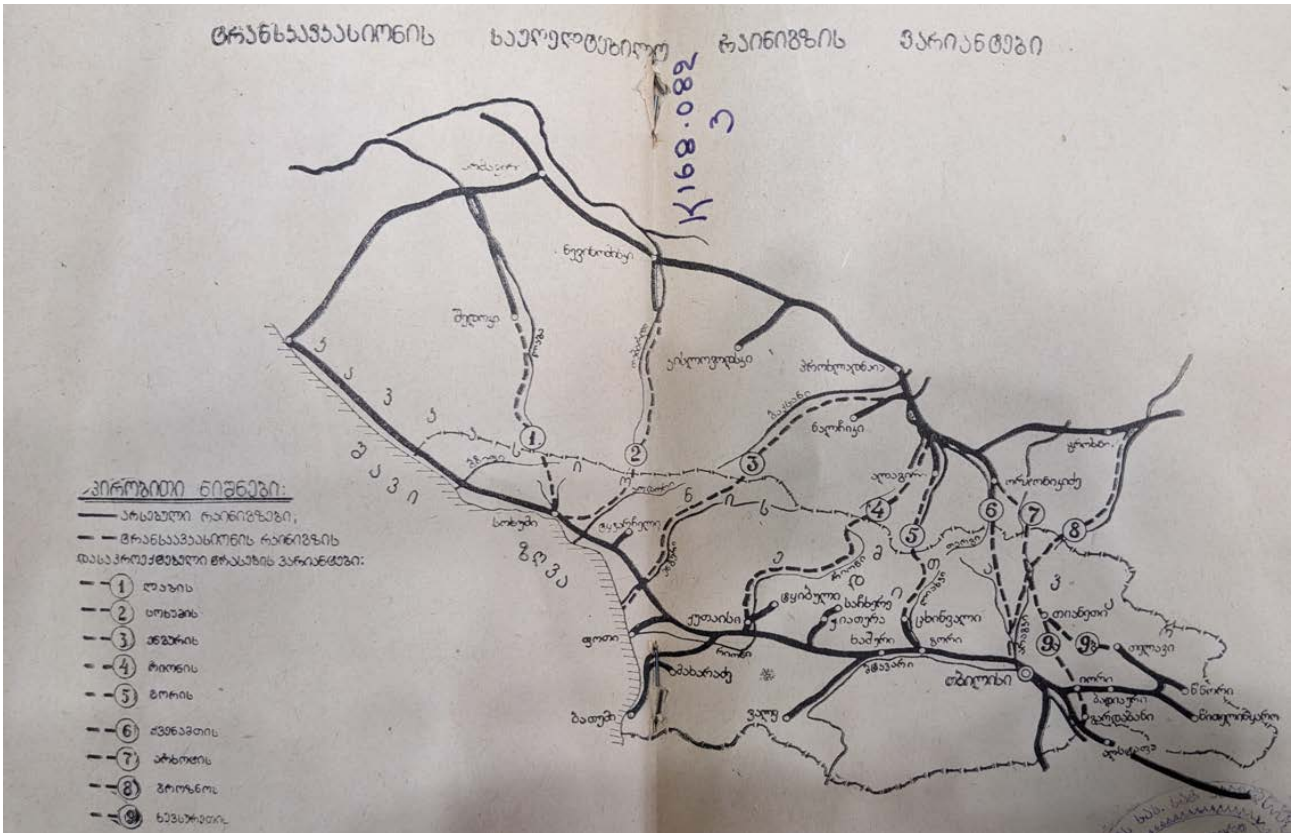
1975 წელს, საბჭოთა კავშირში რიგით მეცხრე, სამეურნეო განვითარების ხუთწლედი სრულდება. მას შემდეგ, რაც ქვეყანაში ინდუსტრიალიზაცია დაიწყო (საქართველოში იწყება ერთი წლით გვიან, 1929 წელს),[13] სახელმწიფოს ეკონომიკა ხუთწლედებით იმართებოდა – „გოსპლანი“, სახელმწიფო საგეგმო კომიტეტი, თითოეული რესპუბლიკისთვის და მთლიანად სახელმწიფოსთვის ამზადებდა მომავალი წლების გეგმებს, რომლებშიც გათვალისწინებული იყო ეკონომიკის ყველა ასპექტი. საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტისა და მინისტრთა საბჭოს 1974 წლის დადგენილებით, მსხვილი ობიექტების მშენებლობათა რიცხვში ჩაიწერა საერთო-საკავშირო ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობა (ვარდოსანიძე & კვერენჩხილაძე, 1976, გვ. 5), რომლის პროექტირება შესაბამისი უწყებების მიერ უკვე დაწყებული იყო. იმავე წელს დაიგეგმა მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზის მშენებლობა,[14] 1975 წელს კი, ალაგირი-გორის ტრანსკავკასიური საავტომობილო მაგისტრალის მშენებლობაც. პროექტის ფარგლებში, გარდა საავტომობილო გზებისა, როკის უღელტეხილზე უნდა გაჭრილიყო გვირაბი, რომლის საშუალებითაც სამხრეთი და ჩრდილოეთი კავკასია ერთმანეთს დაუკავშირდებოდა.

---

12. Интернет-источник. (n.d.). Железнодорожный транспорт послереволюционной России и Советского Союза. Retrieved October 27, 2023, from https://umczdt.ru/news/demohtml/110.html

13. საქართველოს სოციალისტური საბჭოთა რესპუბლიკის მუშათა და გლეხთა მთავრობის კანონთა და განკარგულებათა კრებული №14, თბილისი: იუსტიციის სახალხო კომისარიატი, https://dspace.nplg.gov.ge/handle/1234/43290

14. ჟურნალი „მეცნიერება და ტექნიკა“, 1980 წლის 5 მაისი.



ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის სხვადასხვა დროს ჩაფიქრებული ვარიანტები.
წყარო: ლ.ვარდოსანიძე, ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის პრობლემა, გვ.16



მარაბდა ახალქალაქის ერთ-ერთი მონაკვეთი, 1984 წელი, ფოტოს ავტორი
შახ აივაზოვი. წყარო: საქართველოს კინო-ფოტო-ფონო არქივი.

საქართველოს სსრ რკინიგზის ქსელის სიხშირით საბჭოთა კავშირში ბოლო ადგილს იკავებდა.[15] რესპუბლიკაში არსებული 65 ადმინისტრაციული რაიონიდან, მხოლოდ 48%-ს ჰქონდა რკინიგზაზე წვდომა.[16] შეიძლება ითქვას, რომ 1970-80-იანი წლებისთვის, საქართველოს სსრ-ში, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა არ იყო სათანადოდ განვითარებული, განსაკუთრებით ტვირთზიდვის კუთხით.[17]

ჩრდილოეთ კავკასიისა და ამიერკავკასიის რკინიგზით დაკავშირების იდეა თავდაპირველად მე-19 საუკუნის 60-იან წლებში გაჩნდა (ვარდოსანიძე & კვერენჩხილაძე, 1976). ამიერკავკასიას რუსეთის იმპერიისთვის სტრატეგიული მნიშვნელობა ჰქონდა: ერთი მხრივ, რთულად დასამორჩილებელი ჩრდილოეთკავკასიელი ხალხების კონტროლისთვის, აუცილებელი იყო რეგიონის კონტროლი კავკასიონის ქედის ორივე მხრიდან, ხოლო, მეორე მხრივ, რუსეთის იმპერია საუკუნეების განმავლობაში მიისწრაფოდა სამხრეთის, კლიმატურად თბილი და რესურსებით მდიდარი რეგიონების მიმართულებით გაფართოებისკენ.[18]

რუსეთ-ოსმალეთის ომმა (1876-1877) კვლავ გააცოცხლა ტრანსკავკასიური რკინიგზის შექმნის იდეა და 1890 წელს, იმდროინდელმა გზათა მიმოსვლის სამინისტრომ თანხა გამოყო არხოტის მიდამოების შესასწავლად, თუმცა პროექტი არ გაგრძელებულა. მომდევნო ორი ათწლეულის განმავლობაში, ტრანსკავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის საკითხი რამდენჯერმე წამოიჭრა, თუმცა 1916 წელს, იმ არგუმენტით, რომ ჩრდილოეთი კავკასია ამიერკავკასიასთან უკვე იყო დაკავშირებული დერბენტი-ბაქოს რკინიგზის ხაზით, დამატებითი რკინიგზის გაყვანა აღარ გადაწყდა (Ibid., გვ. 9).

საქართველოს გასაბჭოების შემდეგ, საუღელტეხილო რკინიგზაზე საუბარი კვლავ განახლდა. 1925 წელს შეიქმნა დროებითი სამშენებლო ბიუროც, რომელმაც კიდევ ერთი პროექტი შექმნა: „პროექტის პირველი ვარიანტი ითვალისწინებდა რკინიგზის მშენებლობას ახალსენაკი – ბანძა – მარტვილი (ხვამლის ქედის 12-კილომეტრიანი გვირაბით) – ტვიში – ჭრებალო – ბუგეული – ამბროლაური – წესი – ონი – უწერა – შოვი – მამისონის უღელტეხილის მიმართულებით. გზა 16 350-მეტრიანი გვირაბის გავლით შეუერთდებოდა ჩრდილოეთ კავკასიის რკინიგზას სადგურ ბესლანში. მეორე ვარიანტიდან გზა არდონ-ბესლანს უნდა შეერთებოდა სადგურ კოპიტნარიდან ჭომა – მექვენა – ალპანა – ჭრებალო – ბუგეული – ამბროლაური – ონი – ღები – გეზევცეკის 13 600-მეტრიანი გვირაბის გავლით“ (Ibid., pp. 10-11). ეს პროექტები არ განხორციელებულა, ისევე როგორც 1945-1947 წლებში შემუშავებული კიდევ ერთი პროექტი (Ibid.).

ტრანსკავკასიური რკინიგზის მშენებლობის იდეა კვლავ აქტუალური ხდება 1970-იან წლებში და 1980-იანი წლების დასაწყისიდან მშენებლობაც იწყება:

„დღეს ჩვენ უშუალოდ მივუახლოვდით ისეთი დიდმნიშვნელოვანი პრობლემების გადაწყვეტას, როგორიც არის კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობა. ეს უნიკალური გზა იქნება, თუმცა მისი მშენებლობა შედარებით შორეული პერსპექტივაა, სამზადისი ახლავე უნდა დავიწყოთ. საუღელტეხილო რკინიგზის გაყვანა ისტორიული მოვლენა იქნება ჩვენი რესპუბლიკისა და მთელი კავკასიისთვის“, – ამბობს ედუარდ შევარდნაძე, საქართველოს კომუნისტური პარტიის XXVI ყრილობაზე 1981 წელს (შევარდნაძე, 1981).

---

15. Ibid., გვ. 3.
16. Ibid., გვ. 2.
17. შსსა (II), ფონდი 14, აღწერა 51, საქმე 554, ფურცელი 9-13.
18. ამ მიზნის მიღწევა რთული იყო ირანსა და ოსმალეთის იმპერიასთან სამხედრო-პოლიტიკური დაპირისპირების გარეშე, ამიტომ საჭირო იყო ამიერკავკასიის რეგიონთან მჭიდრო, საიმედო და გამტარუნარიანი სატრანსპორტო გზები (გ. ჩ.).

საქართველოს საბჭოთა რესპუბლიკის კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის პირველი მდივნის მოცემულ განცხადებას წინ უძღოდა 1974 წლის 11 იანვარს, საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის და საკავშირო მინისტრთა საბჭოს მიერ მიღებული ერთობლივი დადგენილება – „საქართველოს სსრ სახალხო მეურნეობების შემდგომი განვითარების ღონისძიებათა შესახებ“, რომლის საფუძველზეც დაიწყო კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის პროექტზე მუშაობა. ამავე წლის მაისში დაიწყო მოსამზადებელი კვლევითი ღონისძიებებიც.[19]

ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის მთავარი დამკვეთი იყო საბჭოთა კავშირის გზათა მიმოსვლის სამინისტრო, განმახორციელებელი კი – სსრკ სატრანსპორტო მშენებლობის სამინისტროს კავკასიის სახელმწიფო საპროექტო-საძიებო ინსტიტუტი „კავგიპროტრანსი“.[20] ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის ხელმძღვანელობა დაევალა ამავე ინსტიტუტის ხელმძღვანელს 1962-1974 წლებში[21], გამოჩენილ ინჟინერს, ნიკოლოზ სვანიშვილს.

1974 წლისთვის, არსებობდა ათი ძირითადი და მრავალი დამატებითი ქვევარიანტი, თუ რა მიმართულებით უნდა გაევლო საუღელტეხილო რკინიგზას (ვარდოსანიძე & კვერენჩხილაძე, 1976, გვ. 12-14). 1970-იანი წლების დასაწყისში შეიქმნა ხევსურეთის ერთ-ერთი ვარიანტიც,[22] რომლის მიხედვითაც, ქალაქი ორჯონიკიძე შეუერთდებოდა თიანეთს, ახმეტასა და თელავს. მეორე ვარიანტის მიხედვით კი, რომელიც დამტკიცდა, ხევსურეთის მარშრუტი შემდეგნაირი იყო: თარგიმი (ინგუშეთის რესპუბლიკა) – ბარისახო – ფშავი – ჩარგალი – თვალიბი – ჟინვალი – ბულაჩაური – საგურამო – წილკანი – ქსანი. სადგურები აშენდებოდა: თარგიმში, ბარისახოში, ჟინვალსა და საგურამოში. „კავგიპროტრანსს“ მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება 1975 წლისთვის უკვე შემუშავებული ჰქონდა, 1978 წლისთვის კი უკვე დამტკიცებული იყო რკინიგზის მოცემული ვარიანტი, პირველი რიგის სამუშაოების მთლიანი პროექტითურთ, რომელიც ითვალისწინებდა არხოტის გვირაბის მშენებლობას და შესაბამის მოსამზადებელ სამუშაოებს.[23]

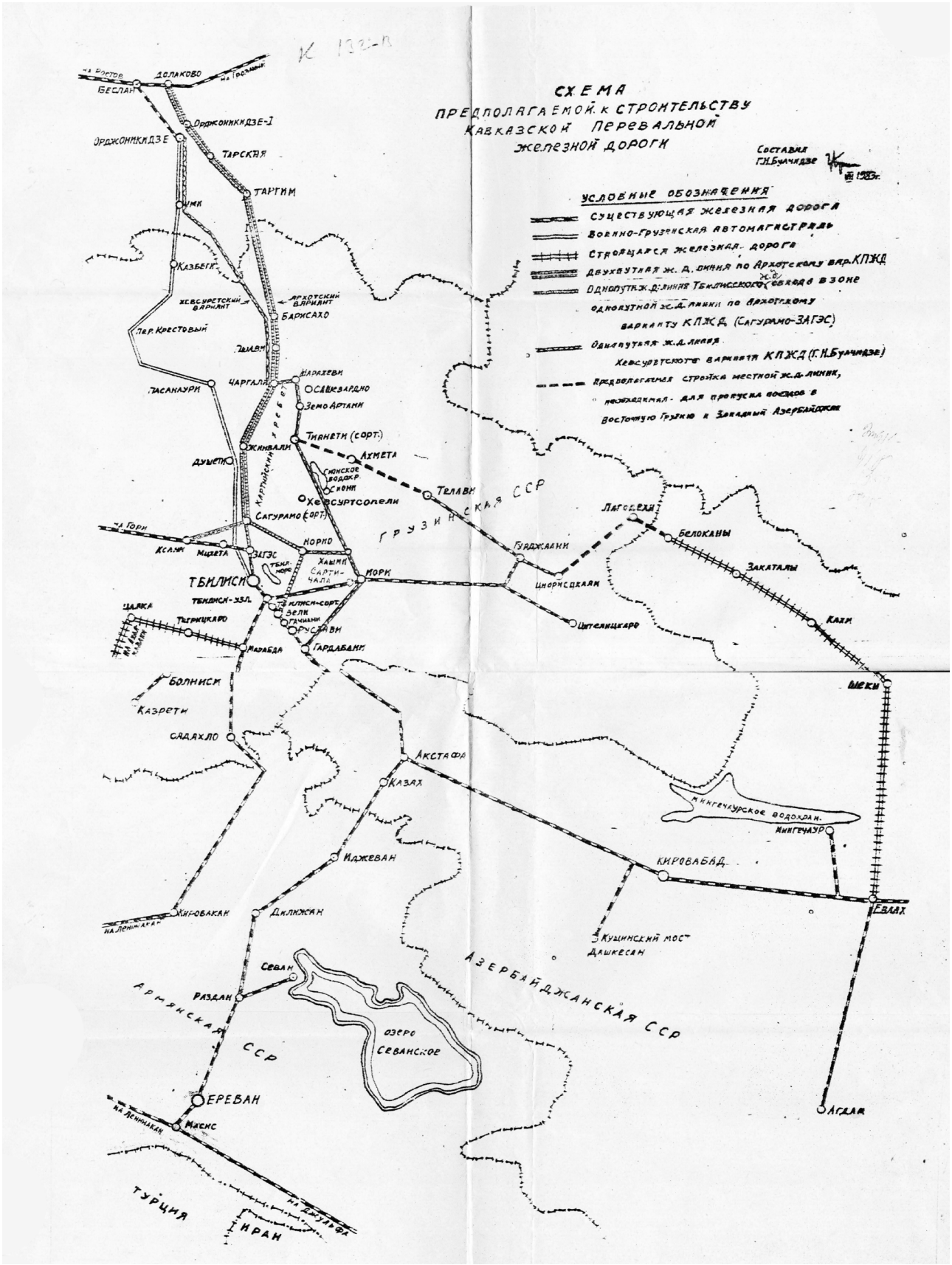
19. საქართველოს მეცნიერებათა აკადემია (შემდგომში სმაა), ფონდი 70, აღწერა 1, საქმე 5540, ფურცელი 2.

20. 1936 წელს დაარსებული საპროექტო ინსტიტუტი „კავგიპროტრანსი“ (კავკასიური სახელმწიფო სატრანსპორტო მშენებლობის საინჟინრო-საპროექტო ინსტიტუტი) 1970-80-იანი წლებისთვის საბჭოთა კავშირში ერთ-ერთი წამყვანი საპროექტო ინსტიტუტი იყო. მან მონაწილეობა მიიღო თბილისის მეტროს, რიკოთისა და როკის გვირაბების დაპროექტებაში (ჟურნალი „ეკონომისტი“, 1983, №2, გვ. 20).

21. 1974 – 1992 წლებში „კავგიპროტრანსის“ ხელმძღვანელი ხდება ინჟინერი ლეონიდე ქვარცხავა.

22. შემდგომში დამტკიცდა ხევსურეთის სხვა ვარიანტი.

23. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“, 1987 წლის 5 მაისი, გვ. 2-3.



ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მარშუტის სქემა.
წყარო: საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის არქივი.

სახელმწიფოს პერსპექტივით, სარკინიგზო მაგისტრალი იქნებოდა სამხრეთ კავკასიასთან, ირანსა და თურქეთთან დამაკავშირებელი უმოკლესი გზა – 188-კილომეტრიანი რკინიგზა, რომელიც მოიცავდა ასამდე ხიდს, 23,5-კილომეტრიან გვირაბს, რომელიც არხოტის მთის გავლით გაივლიდა ხევსურეთს, ინგუშეთს, ჩრდილოეთ ოსეთს და საბოლოოდ, ქალაქ ორჯონიკიძესთან ახლოს გაჩერდებოდა. გეგმის მიხედვით, რკინიგზის პროექტი დაახლოებით 2000 წელს უნდა დასრულებულიყო. პროექტისთვის გათვალისწინებული იყო 220-260 მილიონი მანეთის კაპიტალდაბანდება.[24]

ტრანსკავკასიური რკინიგზის საჭიროების ძირითადი ოფიციალური არგუმენტაცია იყო შემდეგი: i. 1974 წლის მონაცემებით, ამიერკავკასიაში რკინიგზა ორი მიმართულებიდან შემოდიოდა – აფხაზეთიდან და აზერბაიჯანიდან. მათი გამტარუნარიანობა, იმის გამოც, რომ ორივე ერთლიანდაგიანი[25] იყო, ხარვეზიანი იყო და გაზრდილი ტვირთნაკადის გატარებას ვერ უზრუნველყოფდა. ამგვარად, პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მიხედვით, რკინიგზის ძირითადი დანიშნულება იყო სატრანზიტო ტვირთის გადაზიდვის გაპირდაპირება ე.ი. რკინიგზა აღარ შემოუვლიდა კავკასიონს, პირდაპირ გადაკვეთდა ქედს და უმოკლესი გზით დაუკავშირებდა სამხრეთ კავკასიას ცენტრალურ რუსეთს. ამგვარად, ტრანსკავკასიური რკინიგზა არსებულ რკინიგზებს ტვირთების გადაზიდვას შეუმსუბუქებდა. დამატებით, პროექტის ავტორების აზრით (ეკონომისტთა ვარაუდებზე დაყრდნობით), სამხრეთ კავკასიის რესპუბლიკები ეკონომიკურად იმდენად განვითარდებოდნენ, რომ 2005 წლისთვის,[26] ტვირთების რაოდენობა 60%-ით გაიზრდებოდა და არსებული რკინიგზა მის გატარებას ვერ უზრუნველყოფდა.[27] რკინიგზას ჰქონდა საერთაშორისო განზომილებაც, კერძოდ, ის გახდებოდა უმოკლესი გზა იმ ტვირთებისთვის, რომლებიც მიედინებოდა აღმოსავლეთ ევროპიდან და სკანდინავიიდან ახლო აღმოსავლეთში[28]. ii. ტრანსკავკასიური რკინიგზა დაახლოებით 10 საათით შეამცირებდა თბილისიდან მოსკოვამდე მგზავრობის დროს; iii. რკინიგზა, თავის მხრივ, უზრუნველყოფდა ამიერკავკასიის რეგიონების საწარმოო ძალებისა და, შესაბამისად, სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას; iv. რკინიგზის მაგისტრალი, გაივლიდა რა ფშავ-ხევსურეთის ტერიტორიაზე, ხელს შეუწყობდა ამ რეგიონის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებასაც და მას ტურიზმის ცენტრად აქცევდა.[29] აღსანიშნავია, რომ 1980-იანი წლების მეორე ნახევრიდან, საქართველოში საჯარო დისკურსში განსაკუთრებულად აქტიურდება რესპუბლიკაში მიმდინარე სოციო-ეკონომიკური კრიზისის, ეკოლოგიური და დემოგრაფიული საკითხები (განსაკუთრებით კი ეს მიემართებოდა ეთნიკური უმცირესობებით დასახლებულ ტერიტორიებსა და მთას, საიდანაც მასობრივი დემოგრაფიული გადინება შეინიშნებოდა). ოფიციალური არგუმენტაციით, რკინიგზა შეაჩერებდა მიგრაციას ფშავ-ხევსურეთიდან და ემიგრირებული მოსახლეობის მთაში დაბრუნებას შეუწყობდა ხელს.[30] მნიშვნელოვანი არგუმენტი იყო ასევე ტურიზმის განვითარების ხელშეწყობა. რკინიგზის მომხრეების არგუმენტირებით, ხევსურეთის მოსახლეობისგან დაცლას, სამუშაო ადგილების არარსებობასთან ერთად,

---

24. გაზეთი „ახალგაზრდა კომუნისტი“, 1986 წლის 11 ნოემბერი.

25. ერთლიანდაგიანი სისტემისას, შემხვედრი და მომავალი მატარებლები ერთსა და იმავე რელსზე გადაადგილდებიან. აქედან გამომდინარე, იმისთვის, რომ სარკინიგზო კატასტროფა არ მოხდეს, ერთ-ერთი, წინასწარ მოწყობილ სადგურში უნდა დაელოდოს მომავალი მატარებლის გავლას და მხოლოდ ამის შემდგომ გააგრძელოს გზა. ორლიანდაგიანის შემთხვევაში, მომავალსა და შემხვედრს, საკუთარი გზები აქვს და დაყოვნებას არ საჭიროებენ (გ.ჩ.).

26. ტრანსკავკასიური რკინიგზა, ოფიციალური არგუმენტაციის მიხედვით, 21-ე საუკუნის სოციო-ეკონომიკური გამოწვევებისთვის გათვლილი მშენებლობა იყო (გაზეთი „კომუნისტი“, 1987 წლის 29 მაისი).

27. გაზეთი „კომუნისტი”, 1986 წლის 16 დეკემბერი.

28. Ibid.

29. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“, 1986 წლის 18 ოქტომბერი.

30. გაზეთი „კომუნისტი“, 29 მაისი, 1987 წელი, გვ. 2.

დიდწილად განაპირობებდა უგზოობა, რასაც რკინიგზა გამოასწორებდა.[31] ხევსურეთში დემოგრაფიული მდგომარეობის გამოსწორებაზე საუბრისას ხშირად მოჰყავდათ ჟინვალჰესის მშენებლობის შემდეგ დაბა ჟინვალის დემოგრაფიული სიტუაციის გაუმჯობესების წარმატებული მაგალითი[32]; v. დაბოლოს, რკინიგზის სავარაუდო სამხედრო დანიშნულებაზე ღიად საუბარი არ მიდიოდა და მასზე მხოლოდ მცირედი მინიშნება იკითხება გაზეთ „კომუნისტის“ ერთ-ერთ სტატიაში იმის აღნიშვნით, რომ ქვეყნის თავდაცვისუნარიანობის უზრუნველყოფის თვალსაზრისით, ტრანსპორტის სახეობებს შორის, რკინიგზა უალტერნატივოა[33]. აღსანიშნავია, რომ ცივი ომის ლოგიკიდან გამომდინარე, სავარაუდოა, რომ სამოქალაქო ინფრასტრუქტურას, ომიანობის შემთხვევაში, სამხედრო დანიშნულებით გამოიყენებდნენ. ამგვარად, ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის მომხრეები, რკინიგზის საერთო-საკავშირო მნიშვნელობასთან ერთად, საუბრობდნენ მის სიკეთეებზე როგორც ადგილობრივ, რეგიონულ დონეზე, ისე რესპუბლიკის მასშტაბით.

1976 წლის აპრილში, საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიაში,[34] მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდენტის – ილია ვეკუას თავმჯდომარეობით ჩატარდა აკადემიის საბჭოს გაფართოებული სესია. საბჭომ მოიწონა ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება და აღნიშნა, რომ რკინიგზას დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა ამიერკავკასიის რეგიონების სატრანსპორტო მომსახურების გაუმჯობესების კუთხით, რომ ის მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებდა საქართველოს მთიანი რაიონების სატრანსპორტო მომსახურებას და ხელს შეუწყობდა მათ ეკონომიკურ და სოციალურ-კულტურულ განვითარებას.[35] ამავდროულად, საკოორდინაციო საბჭოს სესიამ მეცნიერებათა აკადემიის სამეცნიერო დაწესებულებებსა და რესპუბლიკის უმაღლეს სასწავლებლებს დაავალა მშენებლობასთან დაკავშირებულ სამეცნიერო-კვლევით საქმიანობაში მონაწილეობა.[36] ამრიგად, რკინიგზის მშენებლობასა და ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ კვლევებში ჩაერთო რესპუბლიკური თუ საკავშირო დაქვემდებარების 23 სამეცნიერო-კვლევითი დაწესებულება: მათ შორის, უნივერსიტეტი, საპროექტო ინსტიტუტი, სსრ მეცნიერებათა აკადემიის ცხრა სამეცნიერო-კვლევითი ინსტიტუტი.[37] ამავდროულად, ი. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის, არქეოლოგიისა და ეთნოგრაფიის ინსტიტუტს დაევალა რკინიგზის მშენებლობის ტრასაზე განლაგებული მატერიალური კულტურის ძეგლების არქეოლოგიური შესწავლა (შესწავლაში ჩაერთო მოცემული ინსტიტუტის სამი არქეოლოგიური ექსპედიცია.[38] აგრეთვე, ს. ჯანაშიას სახელობის სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიული ექსპედიციები).[39]

---

31. გაზეთი „ახალგაზრდა კომუნისტი“, 1987 წლის 30 ივლისი, გვ. 2.
32. Ibid.
33. გაზეთი „კომუნისტი“, 1987 წლის 21 აგვისტო, გვ. 3.
34. საბჭოთა კავშირის მეცნიერებათა აკადემიას, ინსტიტუციური ბაზისა და საქმიანობის მასშტაბურობის თვალსაზრისით, შეიძლება ითქვას, ისტორიული პრეცედენტი არ გააჩნია: 1969-1970 წლებისთვის აკადემია მოიცავდა 240 კვლევით დაწესებულებას მთელი საბჭოთა კავშირის გარშემო და 35 000 თანამშრომელს ითვლიდა. აკადემია უმნიშვნელოვანეს როლს თამაშობდა საბჭოთა მეცნიერებაში და ამ ინსტიტუტის დინამიკაშივე ნათლად იკვეთება იმ პოლიტიკური, სოციალური და კულტურული ძალების ურთიერთქმედება, რომლებიც საბჭოთა მეცნიერების რეალობას ქმნიდნენ (Vucinich, 1984).
35. სმაა, ფონდი 70, აღწერა 1, საქმე 5540, ფურცელი 4.
36. სმაა, ფონდი 70, აღწერა 1, საქმე 5540, ფურცელი 4.
37. Ibid., ფურცელი 5.
38. რომლებიც, შესაბამისი განხრით, მთავარ სამეცნიერო ინსტიტუტებს წარმოადგენდა, უდიდესი გამოცდილებითა და რესურსებით.
39. სმაა, ფონდი 70, აღწერა 1, საქმე 5540, ფურცელი 5-7.

1983 წლის თებერვალში, საქართველოში ჩამოვიდა საბჭოთა კავშირის გზათა მიმოსვლის მინისტრი ნიკოლაი კონარევი. მან დაათვალიერა პერსპექტიული რკინიგზის მარშრუტი და გასცა შესაბამისი რეკომენდაციები, რათა 1985 წელს უშუალოდ მშენებლობა დაწყებულიყო.[40] ამგვარად, ტრანსკავკასიური რკინიგზის მშენებლობა შევიდა სსრ კავშირის ეკონომიკური და სოციალური განვითარების ძირითად მიმართულებებში.[41]

1985 წლიდან რკინიგზის მშენებლობა იწყება საქართველოშიც და ინგუშეთშიც. საქართველოში, მშენებლობის ძირითადი ეპიცენტრი იყო სოფელი კორშა, რომელიც პროექტის მიმდინარეობისას ნაწილობრივ უნდა დანგრეულიყო. რამდენიმე საცხოვრებელი დაანგრიეს კიდეც; ადგილობრივმა მცხოვრებლებმა კომპენსაციის სახით ახლომდებარე ტერიტორიაზე მიიღეს საცხოვრებელი სახლები. საველე მუშათა ბანაკები, ე.წ. ფინური კოტეჯებით, გაიშალა კორშაში და ჟინვალი-ბარისახოს ტრასის გაყოლებაზე. ყველაზე დიდი, მათ შორის კაპიტალური შენობებით, გაშენდა კორშიდან ასეულ მეტრში, იქ, სადაც დღეს მესაზღვრეების ბაზებია.[42]

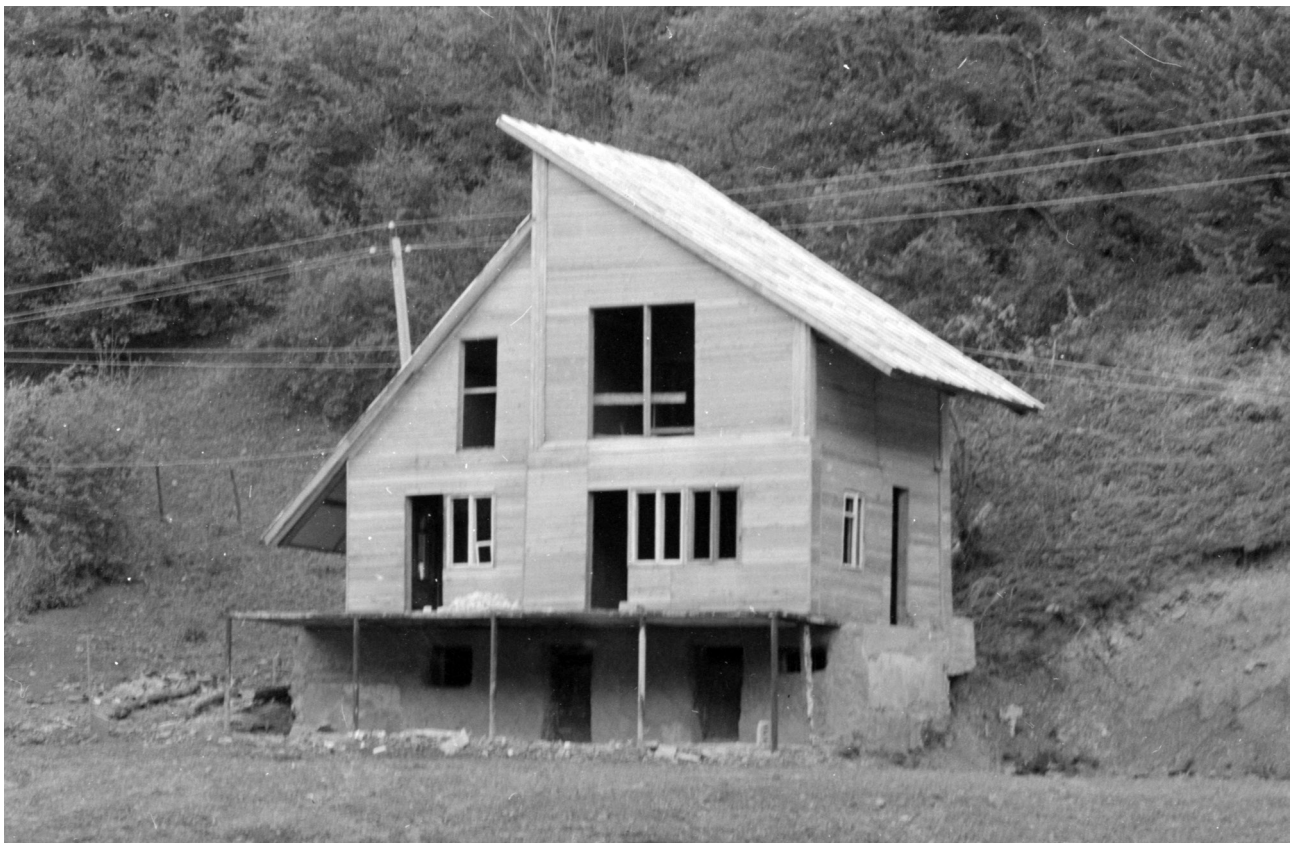


ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის პერიოდში აშენებული დროებითი კოტეჯები. ფოტოს ავტორი ვ.გერაშენკო, 1988 წელი. წყარო: საქართველოს კინო-ფოტო-ფონო არქივი.

40. ჟურნალი „ეკონომისტი“, 1983, №2, გვ. 20.

41. სმაა, ფონდი 70, აღწერა 1, საქმე 5540, ფურცელი 3.

42. თავის მხრივ, დღეს, მესაზღვრეები განთავსებულნი არიან სწორედ რკინიგზისთვის აშენებულ შენობებში (გ. ჩ.).



ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის პერიოდში მოსახლეობისთვის ადგილმონაცვლეობის პრინციპით აშენებული სახლი. ფოტოს ავტორი ვ.გერაშენკო, 1988 წელი. წყარო: საქართველოს კინო-ფოტო-ფონო არქივი.

ამ დასახლებიდან რამდენიმე წუთის სავალზე მდებარეობს პროექტის ფარგლებში აშენებული სარკინიგზო გვირაბების კომპლექსი. იმავე სივრცეში განთავსებული იყო ბეტონის ქარხანაც, რომელიც უკანასკნელ წლებში სრულად დაშალეს და დღეს მისგან მხოლოდ საძირკველია დარჩენილი. რკინიგზის მშენებლობასთან ერთად დაიწყო ადგილობრივი ინფრასტრუქტურის კეთილმოწყობა – სოფლების ელექტრიფიცირება, საკომუნიკაციო ქსელების გაყვანა, გზების დაგება და მსხვილი დასახლებების მშენებლობა – რკინიგზის პროექტი იწყებდა იმ დაპირებების შესრულებას, რომლებიც მისი მშენებლობის ერთ-ერთი მთავარი გვერდითი ეფექტი უნდა ყოფილიყო.

ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებასთან ერთად, რკინიგზის მშენებლობის უკუეფექტებმა მშენებლობის დაწყებისთანავე იჩინა თავი. საველე სამუშაოები ნეგატიურად აისახა ხევსურეთის ყველაზე დიდ დასახლებაზე – ბარისახოზე. სიმონ ჯანაშიას სახელობის მუზეუმის ეთნოგრაფიული კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ მოსახლეობას გაუნადგურდა სათიბ-საძოვრები, რის გამოც უჭირდათ პირუტყვის შენარჩუნება – მაშინ როდესაც მესაქონლეობა ადგილობრივი სამეურნეო ცხოვრების მთავარი განმსაზღვრელი იყო.[43]

ამ ფონზე, წინამდებარე კვლევის ფარგლებში ხევსურეთში ჩატარებული ინტერვიუების შედეგად[44] მიღებული ცნობებით, მშენებლობის პერიოდში, ტრანსკავკასიური რკინიგზის საკითხის შესახებ ადგილობრივების აზრი ორად იყოფოდა. ერთი ნაწილი მშენებლობას მიესალმებოდა, მეორე ნაწილის შესახებ კი ბარისახოს ადგილობრივი სკოლის მასწავლებელი იხსენებს: „აქ ერთი ამბავი

43. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5350, ფურცელი 4-5.

44. 2023 წლის ივლისი.

იყო მაშინ, არ გვინდოდა აშენება, ჯერ ხევსურეთს ხომ მთლიანად გაანადგურებდა და მერე ეს ჩეჩნები ჩამოვიდოდნენ და დასახლდებოდნენ, მთლიანად დავკარგავდით მხარეს“.[45] სოფელ კორშის მცხოვრები შოთა არაბული ჩვენთან ინტერვიუში პარალელს ავლებს ენგურჰესის მშენებლობის პროცესთან.[46] მისი თქმით, აქაც, მუშები ადგილობრივ მოსახლეობას უტოვებდნენ სხვადასხვა სამშენებლო მასალას, მათ შორის – ბეტონსა და აგურს, თუმცა, მაგალითად სამეგრელოს რეგიონისგან განსხვავებით, ხევსურეთში ადგილობრივებმა არ იცოდნენ მათი გამოყენება და ვერც ითვისებდნენ ისე, რომ მშენებლობა მათთვის მნიშვნელოვანი პირადი კეთილდღეობის მომტანი გამხდარიყო. მიუხედავად იმისა, რომ ხევსურეთის მკვიდრთა ნაწილისთვის რკინიგზის მშენებლობა მიუღებელი იყო, მათ პერსპექტივებზე წინააღმდეგობის პროცესში ნაკლებად საუბრობდნენ.

წინააღმდეგობა ინსტიტუტების წიაღში

საბჭოთა განვითარების ტრაექტორიის გააზრება შეუძლებელია საბჭოთა ინსტიტუტების დინამიკის გაუცნობიერებლად. ინსტიტუტები იდგნენ რეჟიმის ცენტრალური გეგმების ადგილობრივი განხორციელების სადარაჯოზე, რადგან ცოდნა, რომელიც ამ გეგმების განხორციელებას სჭირდებოდა, ადგილობრივად(აც) იწარმოებოდა (Kalinovsky, 2018). ოფიციალური მოსკოვის პოლიტიკა მეცნიერებასა თუ კულტურაზე ყოველთვის ცენტრალიზებული ძალაუფლების დამყარების მცდელობა იყო, თუმცა, ამავდროულად, თითოეულ რესპუბლიკაში არსდებოდა სამეცნიერო ინსტიტუტები, აკადემიები და ა.შ. ეს, ბუნებრივია, ინდივიდუალური აგენტობის განვითარების პოტენციალს შეიცავდა, რომელიც კონკრეტულ ისტორიულ მომენტში შესაძლოა არ დამთხვეოდა პოლიტიკური ცენტრის პოზიციებს ან/და, როგორც ერთი კონკრეტული ინფრასტრუქტურული დავის მაგალითით ვხედავთ, მისივე საკანონმდებლო-ბიუროკრატიული ჩარჩოების საშუალებით შეპირისპირებოდა საბჭოთა კავშირის განვითარების ისეთ გეზს, რომლის ნაყოფიც იყო საუღელტეხილო რკინიგზის პროექტი.

როგორც უკვე აღინიშნა, ტრანსკავკასიური რკინიგზის მშენებლობის საკითხების გარშემო შესაბამისი სამეცნიერო კვლევების წარმოების პროცესში რესპუბლიკის ათეულობით ინსტიტუტი იყო ჩართული. მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტის გავლით, სამეცნიერო საქმიანობისთვის გამოყოფილი თანხა სამეცნიერო ინსტიტუციებისთვის ცალსახად მნიშვნელოვანი, ხოლო რიგი სამეცნიერო კვლევების განხორციელებისთვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი იყო. ამასთან, როგორც საქართველოს, ისე ინგუშეთის ავტონომიური რესპუბლიკის ტერიტორიაზე, რკინიგზის ტრასას უნდა გაევლო კულტურული და ეთნოგრაფიული ძეგლებით დატვირთულ ტერიტორიაზე, რაც ფართო შესაძლებლობებს ქმნიდა მეცნიერებისთვის, ეწარმოებინათ სამეცნიერო საქმიანობა რკინიგზის პროექტის კვალდაკვალ.

1985 წელს, მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდენტი ევგენი ხარაძე, ედუარდ შევარდნაძისთვის გაგზავნილ დეპეშაში, გადაუდებელი სამუშაოების საწარმოებლად (მათ შორის, სამეცნიერო ექსპედიციებისა და ძეგლების კონსერვაციისთვის) ითხოვს დაფინანსების გაზრდას და მეცნიერებათა

---

45. რესპონდენტი ნინო, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, თეონა რეხვიაშვილი, ბარისახო, 12.07.2023.

46. ენგურჰესის მშენებლობაზე დასაქმებული ინჟინერი ბაკურ გულუა, გადაცემაში „საქართველოს დაბადება“, ამბობს, რომ მშენებლობიდან სხვადასხვა მიზეზით მასობრივად გაედინებოდა სამშენებლო მასალები, თან იხსენებს ერთ-ერთ ეპიზოდს, რომელშიც საქართველოს კომუნისტური პარტიის გენერალური მდივანი ვასილ მჟავანაძე ფაქტობრივად ახალისებს მსგავს ქმედებას. ერთ-ერთ თანამდებობის პირთან საუბარში, რომელმაც მას შესჩივლა საშენი მასალის მასობრივი მოპარვის თაობაზე, მჟავანაძეს უპასუხია: „ალბათ სახლს აშენებს კაცი, ან ხიდ-ბოგირს, მეტი ბეტონს სად წაიღებს... ამხელა მშენებლობა არის და წაიღოს ეს მასალა ხალხმა, ამით რა დაშავდება“ (ბაკურ გულუას ისტორია – „საქართველოს დაბადება“, 2023 – https://youtu.be/CYD59czQbJ4).

აკადემიის ინსტიტუტების ჩართულობას ადგილზე სხვადასხვა სამეცნიერო სამუშაოში.[47] მალევე, ხელისუფლებამ დააკმაყოფილა ყველა მოთხოვნა.[48] ამავე წელს, სიმონ ჯანაშიას სახელობის საქართველოს ეროვნულმა მუზეუმმა ტრანსკავკასიური რკინიგზის მშენებლობის დირექციასთან გააფორმა 10-წლიანი ხელშეკრულება, რომელიც ითვალისწინებდა მუდმივმოქმედ ექსპედიციებს.[49]

1986 წელს, მუშაობაში ჩაერთო ივანე ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის, არქეოლოგიისა და ეთნოგრაფიის ინსტიტუტიც. მათ ეთნოგრაფიული ექსპედიცია 15 წლის განმავლობაში (1986-2000) უნდა ეწარმოებინათ „ტრასაზე მცხოვრები მოსახლეობის მატერიალური და სულიერი კულტურის, სამეურნეო ყოფისა და სოციალური ურთიერთობების შესასწავლად, ქართულ-კავკასიური კულტურულ-ისტორიული ურთიერთობების შუქზე“.[50] აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ არქეოლოგიური და ეთნოგრაფიული სამუშაოები ინგუშეთის რესპუბლიკაშიც ეთნიკურად ქართველ მეცნიერებს უნდა ეწარმოებინათ.

გეგმის მიხედვით, პირველ წელს დამუშავდებოდა არსებული არქივები, შემდგომ, 14 წლის განმავლობაში, შესრულდებოდა საველე სამუშაოები (ძირითადად, მცხეთისა და დუშეთის რაიონებში), 2000 წელს კი გამოიცემოდა ექსპედიციის შემაჯამებელი კრებული, სამი მონოგრაფია.

1978 წლიდან, მეცნიერებათა აკადემია იწყებს საპროექტო ინსტიტუტის („კავგიპროტრანსის“) მომზადებული რკინიგზის პროექტის „ტექნიკურ-ეკონომიკური“ დასაბუთების განხილვას.[51] მოცემული განხილვის საფუძველზე, მეცნიერებათა აკადემიის სხვადასხვა ინსტიტუტს, მათ შორის საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის არქეოლოგიური კვლევის ცენტრს, დაევალათ რკინიგზის ტრასაზე – საგურამოდან არხოტის გვირაბის ჩათვლით – არქეოლოგიური და კულტურის ძეგლების წინასწარი არქეოლოგიური შესწავლა. ეს მონაცემები – ფიქსირებული ისტორიულ-არქეოლოგიური თუ ეთნოგრაფიული ძეგლების სია და მათი შესწავლის ხარჯთაღრიცხვა, რკინიგზის მშენებლობის სავარაუდო ზონაში (იმ დროისთვის ბოლომდე დაზუსტებული არ იყო, სად გაივლიდა რკინიგზა ან, როგორც შემდგომ გამოიკვეთება, სამეცნიერო ინსტიტუტებს არ ჰქონდათ საპროექტო ინსტიტუტისგან მიწოდებული რკინიგზის გადაწყვეტილი მარშრუტი), თითოეული არქეოლოგიური ძეგლის ზუსტი ადგილმდებარეობით, პროექტის ავტორებს 1984 წელს გადაეცათ.[52] წინასწარმა სამუშაოებმა გამოავლინა რკინიგზის ტრასაზე მეცნიერებისთვის ძალიან მნიშვნელოვანი ასეულობით არქეოლოგიური თუ ეთნოგრაფიული ძეგლის არსებობა.[53] 1985 წლისთვის, არაგვის ხეობაში აღმოჩენილ იქნა უმნიშვნელოვანესი არტეფაქტი, დავითის (იმ დროისთვის უძველესი) ქართულწარწერიანი სტელა.[54] თუმცა, როგორც მეცნიერებათა აკადემიის არქეოლოგიური კვლევების ცენტრის დირექტორი ოთარ ლორთქიფანიძე გაზეთ „ლიტერატურული საქართველოს“ მიერ 1987 წლის 5 ივნისს გამართულ შეხვედრაზე აღნიშნავს, – რომელზეც ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის ავტორები არქეოლოგებს ხვდებოდნენ რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებული არქეოლოგიური, ეკოლოგიური, ეკონომიკური თუ დემოგრაფიული და სხვა პრობლემების განსახილველად, – პროექტის ავტორებმა არ გაითვალისწინეს აღნიშნული მონაცემები და ტრასა გადის, მაგალითად, ისეთ ნამოსახლარზე, რომელიც არქეოლოგიური და კულტურის ძეგლთა კატეგორიას განეკუთვნება,[55] მშენებლობა კი საბ-

47. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5307 ფურცელი 3-8.

48. Ibid., ფურცელი 28.

49. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5325, ფურცელი 14.

50. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5339, ფურცელი 1.

51. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5332, ფურცელი 1.

52. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5332, ფურცელი 1.

53. Ibid., ფურცელი 2.

54. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5307, ფურცელი 1.

55. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“, 1987 წლის 5 ივნისი, გვ. 3.

ჭოთა კანონმდებლობის დარღვევით მიმდინარეობს, რაც გულისხმობდა, რომ საპროექტო ინსტიტუტს უნდა ჰქონოდა ნებართვა ძეგლთა დაცვის ორგანოებიდან და მეცნიერებათა აკადემიის არქეოლოგიური კვლევის ცენტრიდან, – მშენებლობა „დარღვევით დაწყებულა“, – აღნიშნავს იმ დროს ჩრდილოეთ კავკასიის არქეოლოგიური ექსპედიციის ხელმძღვანელი გივი ღამბაშიძე.[56]

საარქივო მასალიდან ნათელი ხდება, რომ ინსტიტუტების კოორდინაცია გამართული არ იყო. მაგალითად, არქეოლოგების წერილებში იკითხება, რომ მშენებლებმა ერთ შემთხვევაში ისეთ ადგილზე მიუთითეს, რაც მშენებლობის სავარაუდო ზონაში არ ხვდებოდა და რკინიგზის მშენებლობის არეალისგან ძალიან შორს იყო, ხოლო არქეოლოგებისთვის მხოლოდ ათი წლის შემდეგ გახდა ცნობილი, რომ მშენებლობის არეალმა გადაინაცვლა მუხრანისა და ნასტაკისის ველებისკენ, რის შესახებად მათ არ აცნობეს და მშენებლობაც მათი დასკვნების გარეშე დაწყებულა. ამასთან დაკავშირებით, არქეოლოგები, როგორც წერილობით ბარათებში, ისე საჯარო შეხვედრებზე, ხაზგასმით აცხადებენ, რომ მიწის სამუშაოები მიმდინარეობდა არსებული კანონმდებლობის უხეში დარღვევით, რომლის მიხედვითაც – მიწასთან ყოველგვარი შეხება არქეოლოგების ნებართვის გარეშე აკრძალული იყო, ხოლო მატერიალური კულტურის ძეგლის დაზიანება საბჭოთა კანონმდებლობით ისჯებოდა.[57] მეცნიერებსა და მშენებლებს შორის სიტუაცია განსაკუთრებით იძაბება, როდესაც მშენებლები შემთხვევით დააზიანებენ ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ისტორიულ ძეგლს, რაც შემდგომში საუღელტეხილო რკინიგზის მოწინააღმდეგეთათვის ერთ-ერთი სერიოზული არგუმენტი გახდება.

„ერთ მხარეს იყო პოზიცია პროტექტანტებისა[58] და სახმშენის წარმომადგენლებისა, მეორე მხარეს ვიყავით ჩვენ, არქეოლოგები. ჩვენი პოზიცია ასეთი იყო: მუხრანის ველი წარმოადგენს ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს რეგიონს, სადაც ყალიბდებოდა ქართული სახელმწიფოებრიობა, ამიტომ, ამ ტერიტორიის ასე ხელაღებით, დამკვრელური წესით შესწავლა შეუძლებელია“, – აცხადებს ოთარ ლორთქიფანიძე ზემოაღნიშნულ სხდომაზე და წუხს, რომ მშენებლები მუდმივად აჩქარებენ მეცნიერებს, რაც არქეოლოგიური სამუშაოს სპეციფიკიდან გამომდინარე, შეუძლებელია. ასევე, მეცნიერებსა და პროექტის ავტორებს შორის დავის საგანი ხდება ის, რომ პროექტის ავტორები პრესასა თუ საჯარო განხილვებში მუდმივად აღნიშნავდნენ, რომ საქართველოს ფარგლებში რკინიგზის ტრასაზე ერთადერთი არქიტექტურული ძეგლი (კოპალა) მდებარეობს, მაშინ როდესაც, არქეოლოგების მტკიცებით, ჯერაც დაუსრულებელი კვლევა-ძიების ფონზეც კი, თითოეულ უბანზე ასეულობით არქეოლოგიური და ხუროთმოძღვრული ძეგლია აღნუსხული.

„...რაც ჩვენ 8 წლის განმავლობაში გავთხარეთ, 10 იმდენი მშენებლებმა დაანგრიეს, შველა კი ვერ მოვასწარით, სხვადასხვა მიზეზების გამო. მთავარი მიზეზი კი ის გახლავთ, რომ მშენებლების ტემპი და არქეოლოგების მუშაობის ტემპი, როგორც დღე და ღამე, ისე განსხვავდება ერთმანეთისაგან. მშენებელი მოდის კბილებამდე შეიარაღებული ტექნიკით, ათასგვარი ახალი მარკის ბულდოზერებით, ექსკავატორებით, მანქანებით, ჩვენ კი, ვმუშაობთ ლანცეტებით, დანითა და, თუმცა არქეოლოგებისთვის საჭირო, მაინც ძალიან პრიმიტიული იარაღებით. უნდა გამოგიტყდეთ, რომ ზოგჯერ ეს იარაღებიც არა გვაქვს“, – ასე სვამს საკითხს არქეოლოგიური კვლევის ცენტრის ნასტაკისის არქეოლოგიური ექსპედიციის ხელმძღვანელი.[59]

ძეგლთა დაცვის პრობლემის სრულად გადაწყვეტა, მეცნიერთა აზრით, თავიდანვე შეუძლებელი იყო, რადგან ყველა არსებული ხერხისა თუ რესურსის გამოყენების შემთხვევაშიც კი, არქეოლოგიურად მდიდარი ქსანი-საგურამოს ტერიტორიების სრულყოფილად შესწავლას, სულ მცირე,

56. Ibid., გვ. 5.

57. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5332, ფურცელი 2.

58. პროექტის ავტორების.

59. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“, 1987 წლის 5 ივნისი, გვ. 4.

15-20 წელი სჭირდებოდა, ხოლო რკინიგზის კონკრეტულ მონაკვეთებზე გავლასთან დაკავშირებით პრინციპული წინააღმდეგობა არსებობდა. იყო მეორე გზაც – შეცვლილიყო რკინიგზის მარშრუტი, რადგან მოცემული ვარიანტი საფრთხეს უქმნიდა იმ დროისთვის უკვე კარგად ცნობილ ანტიკური ხანის ნაქალაქარს ნასტაკისის ველზე, გაივლიდა მუხრანის ველს და სხვა. მაგალითად, აკადემიკოსი ანდრია აფაქიძე[60] რეკომენდაციას უწევდა ჩარგალ-ნავთლუღის ვარიანტს, ვინაიდან, მისი განმარტებით, ინჟინრების აზრითაც, ეს მარშრუტი კულტურის ძეგლებს და ეკოლოგიურ ვითარებას ნაკლებ საფრთხეს შეუქმნიდა.[61]

რკინიგზის ტრასის ცვლილებაზე განსხვავებული იდეები მხოლოდ არქეოლოგებს არ გააჩნდათ და პროექტის დამტკიცებული ვარიანტი კრიტიკას თავად საპროექტო ინსტიტუტის შიგნითაც იწვევდა. „კავგიპროტრანსის“ მთავარი ინჟინრის გიორგი ჩიკვაიძის წერილში ვკითხულობთ, რომ რკინიგზის დასავლეთის ვარიანტის (ქსანი-საგურამო) მიღებამ თავად საპროექტო ინსტიტუტის ინჟინერთა ჯგუფშიც დიდი წინააღმდეგობა გამოიწვია, როგორც „გაუმართლებელმა და რესპუბლიკისთვის სრულიად მიუღებელმა“. ინჟინრის თქმით, აღმოსავლეთის ვარიანტი (ჩარგლის მიმართულებით, რომლის შემთხვევაშიც დამახარისხებელი სადგური მოეწყობოდა სოფელ გამარჯვებაში, მარნეულის რაიონში) არა მხოლოდ განადგურებისგან დაიცავდა ქსანი-საგურამოს მონაკვეთზე არსებულ არქეოლოგიურ ძეგლებს, არამედ ეკონომიკურადაც ბევრად მომგებიანი იქნებოდა. უფრო გაიოლდებოდა მუშახელის მოძიებაც, რადგან მიმდებარე ტერიტორიები გაცილებით მეტად არის დასახლებული. დამტკიცებული ვარიანტი კი, სხვა პრობლემურ ასპექტებთან ერთად, ქმნიდა თბილისის წყლის დაბინძურების საფრთხეს.[62] პროექტის ეკონომიკური დასაბუთება ეჭვებს საპროექტო ინსტიტუტის გარეთაც აღძრავდა: „1987 წელს, ეკონომიკისა და სამართლის ინსტიტუტის დირექტორმა, პროფესორმა ავთანდილ გუნიამ, ვრცელი კრიტიკა მიუძღვნა. ის აღნიშნავს პროექტის ზოგად მნიშვნელობას, თუმცა აკრიტიკებს „კავგიპროტრანსის“ მიერ წარმოდგენილ ეკონომიკურ დასაბუთებას“.[63]

1987 წლის შუა პერიოდისთვის, პირველადი არქეოლოგიური და ეთნოგრაფიული დასკვნები მზად იყო. ისტორიის, არქეოლოგიისა და ეთნოგრაფიის ინსტიტუტმა დაადგინა, რომ რკინიგზის მშენებლობის შედეგად მცხეთისა და დუშეთის რეგიონებში ფაქტობრივი განადგურება არ ემუქრებოდა მიწისზედა ხუროთმოძღვრების არცერთ ძეგლს, თუმცა ამავე დასკვნაში, მოსალოდნელი დემოგრაფიული და მიგრაციული ცვლილებების გამო, ინსტიტუტი ითხოვს ეთნოგრაფიული სამუშაოების გაშლას შემდეგი 10 წლის განმავლობაში.[64] მსგავსი დასკვნა გასცა ჯანაშიას სახელობის ეროვნულმა მუზეუმმაც, რომ მიწისზედა არცერთი ძეგლი არ ზიანდებოდა. როგორც იკვეთება, ძირითადი პრობლემა არა მიწისზედა, არამედ მიწისქვეშა ძეგლები იყო. თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის არქეოლოგიური კვლევის ცენტრის 1988 წლის წერილში ნათქვამია: „[არქეოლოგიური გათხრების] დაჩქარებული ტემპებით მუშაობა, დიდ ზიანს მოუტანს ჩვენი ეროვნული კულტურის შესწავლას [...] საჭიროა მეცნიერ-არქეოლოგებს რეგიონის შესასწავლად მიეცეთ სულ ცოტა 20-25 წელი მაინც“.[65] სხვადასხვა დოკუმენტში ვკითხულობთ, რომ რკინიგზის მშენებლობამ „დააჩქარა“ მნიშვნელოვანი არქეოლოგიური აღმოჩენები, მაგ. შუაბრინჯაოს ხანის სამაროვნების და სხვ.[66]

---

60. ანდრია აფაქიძე (1914-2005 წწ.) - გამოჩენილი ქართველი არქეოლოგი, მოცემული პერიოდისთვის (1980-1987წწ.) საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის საზოგადოებრივ მეცნიერებათა განყოფილების ხელმძღვანელი.
61. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5314, ფურცელი 1-3.
62. Ibid.
63. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5345, ფურცელი 8-9.
64. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5329, ფურცელი 1.
65. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5354, ფურცელი 1-3.
66. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5358.

არქეოლოგებისა და ეთნოლოგების მსგავსად, მეცნიერებათა აკადემიის დემოგრაფიის და სოციოლოგიის ინსტიტუტის წარმომადგენლებმა, საკუთარ დასკვნაში მკვეთრად უარყოფითი პოზიცია პირდაპირ არ გამოხატეს, თუმცა ეს მათ წერილებში ცხადად იგრძნობა. მათი აზრით, არსებული ცოდნა რეგიონზე პროექტის დემოგრაფიული გავლენების შესახებ, არასაკმარისია. ამავდროულად, ისინი ხაზს უსვამენ ეკონომიკურ და ბუნების დაცვის ასპექტებს, ციტირებენ მუხლებს საქართველოს სსრ კონსტიტუციიდან და მასზე დაფუძნებით ითხოვენ სამეცნიერო კვლევა-მუშაობის გაგრძელებას.[67]

რკინიგზის პროექტთან დაკავშირებულ ამგვარ ინსტიტუციურ, საჯაროდ თუ შიდა წერილებში გამოთქმულ ალტერნატიულ მოსაზრებებსა და მწვავე კრიტიკას უშედეგოდ არ ჩაუვლია. საპროექტო ინსტიტუტი და ხელისუფლება გარკვეულ ასპექტებს ითვალისწინებენ და ქმნიან რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებული მოლაპარაკების, მეთვალყურეობისა თუ კვლევის დამატებით ინსტიტუციურ სივრცეებს, რომლებშიც უფრო და უფრო მეტი პროფესიონალი ერთვება. მას შემდეგ, რაც საქართველოს კომპარტიის ცენტრალურ კომიტეტში რკინიგზის საკითხებზე მასშტაბური საჯარო განხილვა გაიმართა, სადაც მთელ რიგ საკითხებზე კრიტიკული პოზიციები დაფიქსირდა, 1987 წლის 21 მაისის ცკ-ის და რესპუბლიკის მინისტრთა საბჭოს დადგენილებით, შეიქმნა კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის დაპროექტებასთან, მშენებლობასა და ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული სამეცნიერო-კვლევითი სამუშაოების საკოორდინაციო საბჭო, საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდენტის ხელმძღვანელობით. 1987 წლის 25 ივნისის დადგენილებით კი, საბჭო კვლავ ფართოვდება (არა მხოლოდ, მაგრამ ხაზგასმით) „საზოგადოებრივი და ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა დარგების წარმომადგენლებით“.[68] აღსანიშნავია, რომ საბჭოს შემადგენლობაში შედის ტრანსკავკასიური რკინიგზის მკვეთრი ოპონენტი – ისტორიკოსი მარიამ (მარიკა) ლორთქიფანიძე.

რკინიგზის მიმართ საზოგადოებასა და სპეციალისტებში აკუმულირებული კრიტიკის მიმართულებების კვალდაკვალ, საბჭომ შექმნა ოთხი დარგობრივი სექცია: i. მშენებლობისა და ტექნიკის საკითხების; ii. არქეოლოგიისა და სოციალურ-ეკონომიკური საკითხების; iii. ბუნების დაცვისა და ეკოლოგიური საკითხების; iv. ძეგლთა დაცვისა და დემოგრაფიის საკითხების.[69] საბჭოს დადგენილებით, სხვადასხვა საუწყებო ინსტიტუტის მოთხოვნის საფუძველზე, რკინიგზის დამპროექტებლებს დაევალათ სპეციალური „ეკოლოგიური ასპექტების“ მომზადება, რომლის საფუძველზეც პროექტში გათვალისწინებული იქნებოდა ეკოლოგიის, არაგვის სასმელი წყლის, არქეოლოგიური ძეგლებისა და სხვა საკითხები.[70]

1987 წლის მაისში, საქართველოს კომპარტიის ცენტრალურ კომიტეტში იმართება რკინიგზის საკითხებზე სამსჯელო ფართო შეხვედრა, რომელშიც მონაწილეობენ პარტიული მუშაკები, სამინისტროებისა და უწყებების წარმომადგენლები, სამეცნიერო და შემოქმედებითი ინტელიგენციის წარმომადგენლები, რკინიგზის დამპროექტებლები, მშენებლები და თავად საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის პირველი მდივანი ჯუმბერ პატიაშვილი. კომუნისტური პარტიის არქივში დაცულ, შეხვედრის ვრცელ სტენოგრამულ მასალაში[71], ძირითადად პროექტის საყოველთაო სიკეთეებზე ვკითხულობთ სხვადასხვა გამომსვლელის მოხსენებებს, არაერთხელ აღინიშნება, რომ ამგვარი საინჟინრო ნაგებობის მშენებლობა საქართველოს რესპუბლიკაში ცალსახად ბიძგს მისცემდა სამეცნიერო პროგრესს[72]. თუმცა, სხდომაზე წამოიჭრა როგორც მშენებლების მიერ დაზია-

67. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5344, ფურცელი 24-30.

68. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5345.

69. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5540.

70. Ibid., ფურცელი 4.

71. შსსა (II), ფონდი 14, ანაწერი 128, საქმე 193.

72. შსსა (II), ფონდი 14, ანაწერი 128, საქმე 193, ფურცელი 66.

ნებული ძეგლების, ასევე ნასტაკისისა და მუხრანის ველების, არქეოლოგების მუშაობის მშენებლობის ტემპებთან შეუთავსებლობის სპეციფიკის და სხვა საკითხები. შეხვედრაზე ნათელი ხდება, რომ გამომსვლელები საზოგადოებაში რკინიგზის მიმართ უკვე მომწიფებული კრიტიკის ხაზებს ავითარებენ და სწორედ აქ ჩნდება წინააღმდეგობის ეკოლოგიური ასპექტი მთელი სიმძაფრით, როდესაც საქართველოს ბუნების დაცვის კომიტეტის თავმჯდომარე, ვილიამ (ვილი) კაჭარავა აცხადებს, რომ პროექტის ავტორებს და შესაბამის უწყებებს ეკოლოგიური საკითხები – ტყის, მიწის, წყლის, სრულიად გამორჩენილი აქვთ და, რომ გარემოსდაცვითი საკითხების ასეთი უგულებელყოფა იმ დროების დიდი მანკიერებაა.[73] კაჭარავა განაგრძობს, რომ არ არის ცხადი, მშენებლები როგორ და რა ტექნოლოგიებით გაითვალისწინებენ გარემოსდაცვით საკითხებს, წყლის დაბინძურების საფრთხეს და ა.შ. ისეთ ვიწრო ხეობებში, როგორშიც რკინიგზამ უნდა გაიაროს. გამომსვლელს ჯუმბერ პატიაშვილი აწყვეტინებს და მკაცრად საყვედურობს, რომ ბუნების დაცვის ერთადერთი კომიტეტის თავმჯდომარეს საქართველოში მსგავსი საკითხები უკვე წლების წინ უნდა გაერკვია და ამაზე ახლა არ უნდა საუბრობდეს, როდესაც ამავე კომიტეტის დასკვნების მიხედვით, არავითარი მნიშვნელოვანი ეკოლოგიური საშიშროება არ არსებობს. ვილი კაჭარავას სხვა გამომსვლელებიც საყვედურობენ, რომ გარემოსდაცვითი საკითხების წამოჭრა ძალიან დაგვიანებულია. რთული სათქმელია, რატომ დასვა კაჭარავამ ეს საკითხები ასე მძაფრად ამ შეხვედრაზე, თუმცა შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ ამ დროისთვის ეკოლოგიური დასაბუთების ნაკლებობა იმდენად კრიტიკულ დანაკლისად ითვლებოდა მოწინააღმდეგეთა წრეებში, რომ კაჭარავას მათზე რეაგირება მოუწია.

ზემოაღნიშნულ შეხვედრაზე კიდევ ერთხელ ცხადად ვლინდება არქეოლოგიური ძეგლების გარშემო შექმნილი დილემა. ერთი მხრივ, როგორც კვლევის ფარგლებშიც იკვეთება, არქეოლოგიური ძეგლების საკითხი იმ დროს საზოგადოებისთვის ძალიან მნიშვნელოვანი იყო, მეორე მხრივ, ჩვენ მიერ შესწავლილ საარქივო მასალებში, ყველაზე მწვავე სწორედ არქეოლოგების, ეთნოგრაფებისა და შესაბამისი ინსტიტუტების მიერ წამოჭრილი საკითხებია. ეს იქიდანაც გამომდინარეობს, რომ რკინიგზის გაყვანის სამუშაოებისას, არქეოლოგიურ თუ ეთნოგრაფიულ ძეგლებზე მიყენებული ზიანი იმთავითვე ნათლად ჩანს, მაგრამ, ამასთან, შესაბამის ტერიტორიაზე არქეოლოგიური თუ სხვა კვლევების ჩასატარებლად მასშტაბური ინფრასტრუქტურის განხორციელების შედეგად შემოსული რესურსები იყო საჭირო. ამასვე ადასტურებს ზემოხსენებულ სხდომაზე ანდრია აფაქიძე: „... ამრიგად, საუღელტეხილო რკინიგზის ზონაში არქეოლოგიურ და ეთნოგრაფიულ კვლევებს, როგორც წინასწარი შედეგები გვიჩვენებენ, შეუძლიათ დიდი როლი შეასრულონ კავკასიის ხალხების, მათი კულტურისა და ზოგადად კავკასიური ცივილიზაციის ფუნდამენტურ კვლევაში, იქნებ ისევე, როგორც ხრამჰესის სამშენებლო მოედნებზე არქეოლოგიურმა აღმოჩენებმა სრულიად მოულოდნელი, მეცნიერებისთვის ადრე უცნობი სურათი გადაშალა ქართული კულტურის უძველესი ფესვებისა და კავკასიური ცივილიზაციის ამ უმნიშვნელოვანესი შენაკადისა. მართალია, არქეოლოგიური კვლევისთვის საუღელტეხილო რკინიგზის გარეშეც ეძლევა საჭირო სახსრები მეცნიერებათა აკადემიას, მაგრამ აწინდელი შესაძლებლობები ხომ შეიძლება შევადაროთ ადრინდელს, საბიუჯეტოს. დიდი შესაძლებლობები განაპირობებენ დიდ არქეოლოგიურ აღმოჩენებს, დააჩქარებენ ხოლმე მათ. მაგალითად, თუ არა ხრამჰესის მშენებლობა, ვინ იცის როდის მიაკვლევდნენ არქეოლოგები თრიალეთის ოქროს გორასამარხთა კულტურას, ან მიაკვლევდნენ კი საერთოდ?“[74] აფაქიძე იყენებს ტერმინს „ახალმშენებლობათა არქეოლოგია“, რაც საქართველოს საბჭოთა არქეოლოგიაში ზემო ავჭალის ჰიდროელექტროსადგურის მშენებლობისას დამკვიდრებულა და იმდროინდელი საბჭოთა არქეოლოგიისთვის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი მიმართულება ყოფილა და დასძენს, რომ ამჟამად რესპუბლიკაში, გათხრების 85% „ახალმშენებლობათა“ ტერიტორიაზე მიმდინარეობს.[75]

---

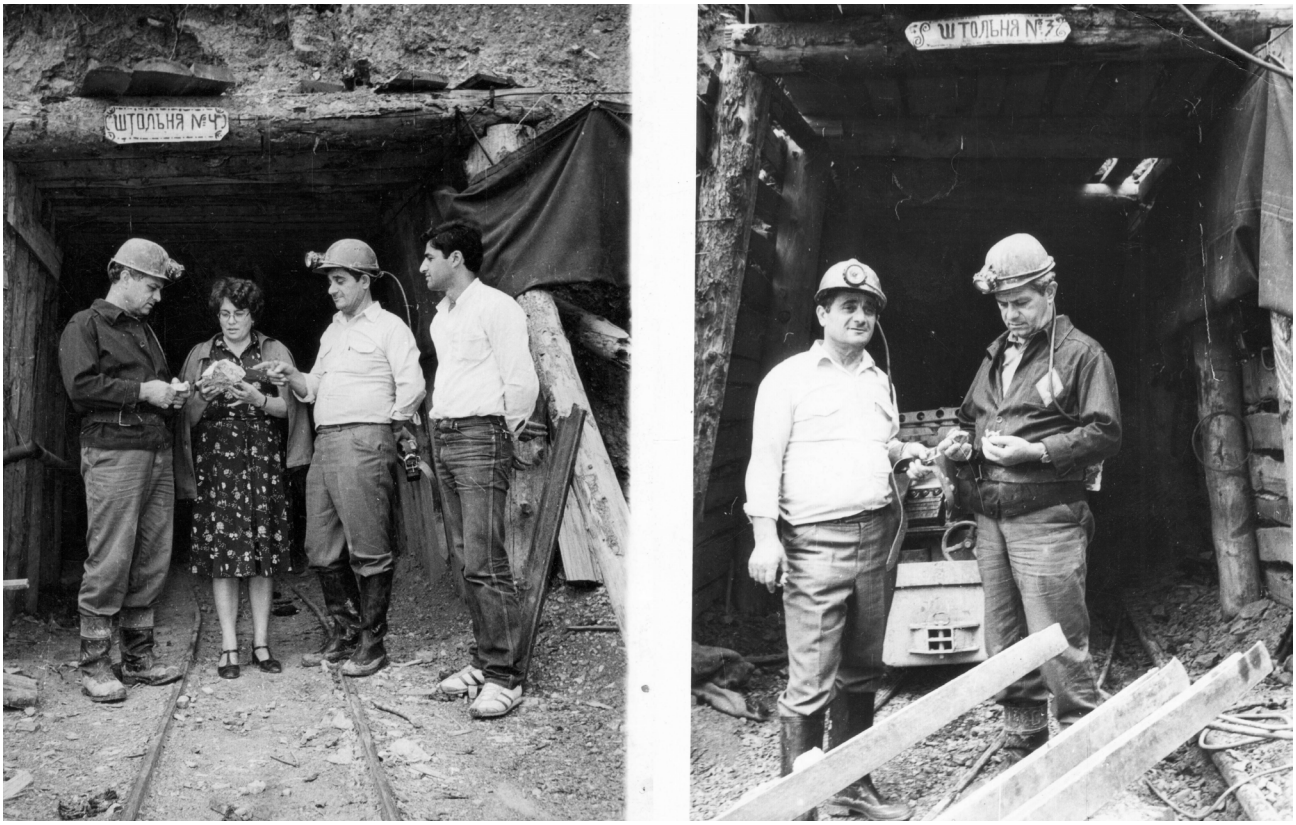
73. Ibid., ფურცელი 37-40.

74. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5338, ფურცელი 12.

75. შსსა (II), ფონდი 14, ანაწერი 128, საქმე 193, ფურცელი 44.

სიმონ ჯანაშიას ეროვნულმა მუზეუმმა, ხევსურეთსა და ინგუშეთში ეთნოგრაფიული კვლევის პროცესში, გადაიღო ექვსსერიანი დოკუმენტური ფილმი, სახელად „კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის კვალდაკვალ“. ამჟამად, ღია წყაროებზე ხელმისაწვდომია მხოლოდ ერთი ფილმი, ისტორიკოს მირიან ხუციშვილის ავტორობით.[76] ისტორიულ-ეთნოგრაფიული ფილმი ინგუშეთშია გადაღებული და ასახავს ადგილობრივი მოსახლეობის ყოფას, კულტურას, ისტორიულ ძეგლებს.

ამგვარად, ერთი მხრივ, საპროექტო ინსტიტუტი და, მეორე მხრივ, ხელისუფლება დიდი სიფრთხილით ეკიდებიან სამეცნიერო ინსტიტუტებთან თანამშრომლობის საკითხს და გარკვეულ დონეზე, ითვალისწინებენ მეცნიერთა მოწოდებებს, თუმცა რადიკალურ ცვლილებებს (მარშრუტის სრულად შეცვლას) არ გეგმავენ. სამეცნიერო-კვლევითი მუშაობა თითქმის ყველა მიმართულებით მიმდინარეობდა. მეცნიერებისა და სხვადასხვა პროფესიული წრის ნაწილი კრიტიკულად აფასებდა მთლიანად საუღელტეხილო რკინიგზის პროექტს ან/და მის ზოგიერთ ასპექტს, თუმცა ცდილობდა პროფესიული თუ ბიუროკრატიული ჩარჩოების ფარგლებში ეწარმოებინა მოლაპარაკებები მშენებლებთან თუ ხელისუფლების წარმომადგენლებთან. როგორც იკვეთება, საპროექტო ინსტიტუტ „კავგიპროტრანსს“ სამუშაოების საწარმოებლად არ ჰქონდა შესაბამისი სამეცნიერო ინსტიტუტებისგან აღებული ნებართვა და მშენებლობის პროცესში უწევდა კვლევა-დასაბუთება. ამ პროცესების კვალდაკვალ კი, კპ ცენტრალური კომიტეტი და მინისტრთა საბჭო კონკრეტულად არქეოლოგიური კვლევა-ძიების გაფართოებისთვის დამატებით მნიშვნელოვან რესურსებს გამოყოფენ, რომელიც, როგორც ანდრია აფაქიძე აღნიშნავს, უპრეცედენტო იყო ქართული (საბჭოთა) არქეოლოგიის ისტორიაში და სწორედ იმ თანამედროვე მეთოდების გამოყენებას შეუწყობდა ხელს, რის ნაკლებობაზეც არქეოლოგები წუხდნენ.



ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის პროცესი, 1985 წელი.
წყარო: თეონა რეხვიაშვილის საოჯახო არქივი.

76. ინტერნეტწყარო:, „Ингушетия. Следуя по Кавказской перевальной железной дороге“, 1988, https://www.youtube.com/watch?v=XaKWfv95zgs, ბოლოს ნანახია 22.03.2024.





ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის პროცესი, 1985 წელი.
წყარო: თეონა რეხვიაშვილის საოჯახო არქივი.

წინააღმდეგობა ინტელიგენციის რიგებში

1985 წლის მიწურულს, რკინიგზის მშენებლობის მოსამზადებელი სამუშაოები ისე დაიწყო, რომ პრესაში რამდენიმე ზოგადი ცნობის გარდა თითქმის არაფერი დაწერილა. ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის შესახებ ინფორმაცია საჯარო შეხვედრებისა თუ პრესის გავლით მეცნიერების, სტუდენტებისა და სპეციალისტების წრეებში 1986 წლიდან ვრცელდება. საჯარო შეხვედრები იმართება როგორც თბილისში პროფესიული წრეებისთვის, ასევე ხევსურეთში, როგორც ადგილობრივი მოსახლეობისთვის, ისე პროექტის გასაცნობად ჩასული სპეციალისტებისთვის (რომელთათვისაც სპეციალური ტურები ეწყობოდა).

საპროტესტო ტალღის გააქტიურებამდე, გაზეთებში ძირითადად ქვეყნდება მხოლოდ ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის ავტორების დასაბუთებები რკინიგზის საჭიროების შესახებ. პირველი, შედარებით მოცულობითი წერილი რუსული გაზეთის „პრავდის“ რეპორტაჟს ეფუძნება[77] და მოგვიანებით სტატია სათაურით „რკინიგზა ღრუბლების საბრძანებელში“ ქართულ ენაზე გაზეთ „კომუნისტშიც“ ქვეყნდება – „ჭკვიანი გამოიანგარიშებს, რომ მთის შემოვლა ძალზე საზარალოა, შიგ უნდა გაძვრე“, – ასე ასაბუთებს ინჟინერი დამატებითი რკინიგზის ხაზის გაყვანის საჭიროებას.[78] 1986 წლის დასაწყისში კი ტრანსკავკასიური რკინიგზა რესპუბლიკის დამკვრელური[79] კომკავშირული მშენებლობების რუკაზე ინიშნება.[80]

---

77. Газета «Правда», 18 июня 1985 года.

78. გაზეთი „კომუნისტი“, 1985 წლის 28 ივლისი.

79. საბჭოთა კავშირში არსებობდა ქარხანათა და საწარმოთა თვითგამოწვევისა და შეჯიბრების ფენომენი. შეჯიბრებებისას იკვეთებოდა საუკეთესო ბრიგადები ან ინდივიდები, რომელთაც „დამკვრელებს“ ე.ი. მოწინავე მშრომელებს უწოდებდნენ. დამკვრელურ მშენებლობებად, შესაბამისად, რესპუბლიკისთვის პრიორიტეტული მშენებლობები იწოდებოდა, რომლებზეც საუკეთესო მშრომელები იყვნენ დასაქმებულები (თ. რ.).

80. გაზეთი „კომუნისტი“, 1986 წლის 7 იანვარი.

1986 წლის 16 დეკემბერს, პირველად, „კომუნისტში“ ქვეყნდება ვრცელი და სიღრმისეული სტატია ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის შესახებ. სტატიაში „საუკუნის მაგისტრალი“ მოცემულია კავკასიის საგვირაბო მშენებლობის სამმართველოს უფროსის, ავთანდილ ჩალაძის ვრცელი ინტერვიუ, რომელშიც ის პირველად აწვდის მკითხველს დეტალურ ინფორმაციას პროექტის შესახებ. სტატია შვიდ თავად არის დაყოფილი და თითოეულში რესპონდენტი პროექტის მნიშვნელობის სხვადასხვა ასპექტზე საუბრობს. ხაზს უსვამს მის ისტორიულ აუცილებლობას, ტექნიკურ უნიკალურობასა და ეკონომიკურ სარგებლიანობას – როგორც ზოგად, ისევე ადგილობრივ (ხევსურეთის) კონტექსტში.[81]

გაზეთ „ლიტერატურული საქართველოს“ 1986 წლის 17 ოქტომბრის ნომერში ვკითხულობთ, რომ ამავე წლის შატილობას, რომელიც „მთიელთა ცხოვრებაში დამკვიდრდა, როგორც ახალი სახალხო დღესასწაული“, ესწრებოდნენ საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის პირველი მდივანი ჯუმბერ პატიაშვილი და რესპუბლიკური სამინისტროებისა და უწყებების ხელმძღვანელები,[82] რომ რესპუბლიკურ ორგანიზაციათა ხელმძღვანელებმა დეტალურად გააცნეს დღესასწაულის სტუმრებს „ხევსურეთის სამეურნეო და სოციალური გარდაქმნების გეგმები და მათი შესრულების მდგომარეობა“, ისევე, როგორც ტრანსკავკასიური სარკინიგზო ხაზის მნიშვნელობა ხევსურეთისთვის, რომელიც რეგიონს ტურიზმის ერთ-ერთ ცენტრად გადააქცევდა და ხელს შეუწყობდა მის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებას. სტატიაში მცირე მინიშნებაა, რომ შატილობამდე ხევსურეთში გაიმართა მიტინგი, რომელიც ტრანსკავკასიურ რკინიგზის პროექტს უნდა შეხებოდა, თუმცა კვლევის ფარგლებში ადგილობრივ მოსახლეობასთან ჩატარებული ინტერვიუებიდან ჩანს, რომ ორგანიზებული საპროტესტო აქცია რკინიგზის მშენებლობის წინააღმდეგ ხევსურეთში იმ დროს არ ყოფილა და მოსახლეობა მშენებარე გვირაბთან შეიკრიბა პროექტზე სასაუბროდ და შესაძლოა, კრიტიკული პოზიციების გამოსათქმელადაც.

81. გაზეთი „კომუნისტი“, 1986 წლის 16 დეკემბერი.

82. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“, 1986 წლის 17 ოქტომბერი.

ჩვენ?

„ახლა რესპუბლიკაში ყველასაზუხებს ტრანსკავკასიის რკინიგზის მაგისტრალის მშენებლობასთან დაკავშირებით ჩვენი არქეოლოგიური, ისტორიულ-კულტურულ თუ ბუნების ძეგლების დაცვა-შენარჩუნების პრობლემა“.

ჯუმბერ პატიაშვილი,
საქართველოს კპ ცკ პირველი მდივანი.

უცნაური ამბავია: რუსული გაზეთები წერენ, წუხან, იბრძვიან. ქართული გაზეთები კი დუმან, ხმას არ იღებენ, არ წუხან, არ იბრძვიან. არადა, პრობლემა უშუალოდ ჩვენ გვეხება. ჩვენი საქმეა, ჩვენი სატკივარია.

გაზეთმა „გუდოკმა“ 1986 წლის 24 ნოემბერს შემოჰკრა გაფრთხილების ზარი. გამოაქვეყნა წერილი «Шпалами по памятникам». წერილის ავტორი თავზარდაცემული წერს — რა ემუქრება ჩვენი არაგვის ხეობას, ჩეჩენ-ინგუშეთის კულტურის ძეგლებს, თუ განხორციელდება ტრანსკავკასიური რკინიგზის მშენებლობა. აი, მისი სიტყვებიც:

„მართლაც, შეგვიძლია კი წარმოვიდგინოთ, რომ რკინიგზა გაჰყავთ აკროპოლისის გავლით, ანდა კიჟებში, დაბას აშენებენ ფერისცვალების ტაძრის გვერდით? ასეთი პროექტების ავტორებს, როგორ მატერიალურ სიკეთესაც უნდა გვპირდებოდნენ ისინი, ვანდალიზმში დასდებდნენ ბრალს“.

თბილისში კი სიამაყით და ოპტიმიზმით მიუხარებიათ მისთვის — სადაც არის პროექტს დავამთავრებთ და მერე...

მაგრამ საქმე მთლად სასიხარულოდ არ უნდა ჰქონდეთ. 1987 წლის 18 იანვრის „სტროიტელნაია გაზეტა“ სტატიაში — «Пробивной проект» — გვატყობინებს, რომ არა თუ მთელი გზის, არამედ გვირაბის მშენებლობას ზუსტად რა თანხა დასჭირდება, ისიც კი არ იციანო. მოსკოვში, სათანადო უწყებაში, პროექტის განხილვისას, ავტორს უთქვამს — 500 მილიონი მანეთი დაჯდებაო. მერე გაუსწორებია თავისივე ნათქვამი და 80 მილიონი დაუმატებია, სულ 580 მილიონი ეღირებაო. ამის პასუხად აღშფოთებულ დარბაზს დაუყვირია — ორჯერ მეტი დასჭირდებაო.

ასე „მომზადებული“ პროექტის განსახილველად წარდგენა შეიძლება? რატომ ჩქარობენ? ვინ მოგვცემს ამის პასუხს?

„სტროიტელნაია გაზეტაში“ გამოქვეყნებული სტატიის ავტორი ასეთ დასკვნას აკეთებს:

«К тому же система спроектирована лишь на основе теоретических расчетов, без проведения тщательных экспериментальных проверок. А раз так—нет стопроцентной гарантии, что она будет надежной».

ხედავთ, რა ხდება!

უკვე თვეები გავიდა ორივე წერილის გამოქვეყნებიდან. და ჩვენში სრული დუმილია მათ გარშემო. რატომ არაფერს ამბობენ პროექტის მესვეურები? თუ გაზეთები ტყუილს წერენ, რატომ არ გააბათილებენ მას? თუ ყველაფერი მართალია, რატომ არ ეუბნებიან ქართველ საზოგადოებას — რას აპირებენ? ან ჩვენს მწერალთა საზოგადოებას რად დაუკრეფია გულს ხელი და დუმს?

სულ ახლახან „პრავდაში“ (1987 წლის 11 მარტი) ვალენტინ რასპუტინი წერდა: „ისინი, რომლებიც ჩვენს კვალდაკვალ მოვლენ, არ გვაპატიებენ. რუსეთში არ გვაპატიებენ ბაიკალს და ვოლგას, ბულორუსიაში — პოლესიეს, სომხეთში — სევანს, უკრაინაში — დნეპრსა და ჩერნობილს, ლატვიაში — დაუგავას...“

ჩვენ? ნუთუ ჩვენ ყველას ყველაფერს ვაპატიებთ? თუ იმის იმედად ვართ, რომ ჩვენს შემდეგ მოსული ქართველებიც ჩვენებრ უდარდელნი იქნებიან?

აკაკი ბაქრაძე

აკაკი ბაქრაძის მიერ, 1987 წლის 20 მარტს,
გაზეთ „ლიტერატურულ საქართველოში“ გამოქვეყნებული სტატია „ჩვენ“.

მოგვიანებით სურათი იცვლება. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“ მეტ-ნაკლებად პროექტის მოწინააღმდეგეების პოზიციების დაბეჭდვას იწყებს. სწორედ „ლიტერატურულ საქართველოში“ იბეჭდება 1987 წლის 20 მარტს ისტორიკოსის, მწერლისა და პუბლიცისტის აკაკი ბაქრაძის მცირე მოცულობის წერილი სათაურით „ჩვენ?“[83], რომელიც ჯერ ისევ ჩანასახში მყოფი წინააღმდეგობის მნიშვნელოვან მუხტად იქცევა. ბაქრაძე აღნიშნავს, რომ მაშინ, როდესაც რუსული პრესა ტრანსკავკასიური რკინიგზის შესახებ კრიტიკულ სტატიებს აქვეყნებს, ქართული გაზეთები დუმან საკითხზე, რომელიც უშუალოდ საქართველოს ეხება. ნიშანდობლივია, რომ ავტორი ტრანსკავკასიური

83. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“, 1987 წლის 20 მარტი.

რკინიგზის საკითხს იმთავითვე საბჭოთა კავშირში გააქტიურებულ გარემოსდაცვით წინააღმდეგობებს უკავშირებს და ცნობილ რუს მწერალსა და გარემოსდაცვით აქტივისტს – ვალენტინ რასპუტინსაც ციტირებს.

რუსულ გაზეთებში „Гудок“-სა და „Строительная газета“-ში გამოქვეყნებულ, აკაკი ბაქრაძის მიერ ნახსენებ კრიტიკულ წერილებში ვკითხულობთ, რომ რკინიგზის პროექტის განხორციელების შემთხვევაში, არაგვის ხეობისა და ჩეჩენ-ინგუშეთის კულტურული ძეგლებისადმი მიყენებული ზიანი ვანდალიზმის ტოლფასია.[84] ნიშანდობლივია, რომ ორივე სტატიაში, და უფრო დეტალურად „Строительная газета“-ს წერილში, სათაურით „ძალით გატანილი პროექტი“[85] (რუს.“Пробивной проект”), საუბარია ორ ქართულ საპროექტო ინსტიტუტზე, კერძოდ, მათ კორუფციულ საქმიანობებზე. ამ ინსტიტუტთაგან ერთ-ერთი „კავგიპროტრანსია“ და სტატია კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის პროექტს ეხება. სტატიის მიხედვით, სსრ კავშირის „სახმშენის“[86] კოლეგიის სხდომაზე, რკინიგზის საკითხი განიხილებოდა. სტატიის ავტორი მიმოიხილავს პროექტის მთელ რიგ ნაკლოვანებებს და ჩავარდნებს, კერძოდ, რომ გეოლოგიური სამუშაოები არ არის სრულფასოვნად ჩატარებული, რასაც პროექტის მთავარი ინჟინერი ნიკოლოზ სვანიშვილიც ეთანხმება და მაინც დაჟინებით მოითხოვს მოსკოვისგან პროექტის დაფინანსებას. „ნუთუ დასკვნა არ უნდა გამოვიტანოთ ბაიკალ-ამურის მაგისტრალზე სევერომუისკის გვირაბის დაპროექტებიდანა და მშენებლობიდან? [...] დახლოებით იგივეს ამბობდით [საუბარია ზოგადად ინჟინრებზე] სევერომუისკის[87] პროექტის განხილვის დროს [...] მაგრამ არ შეისწავლეთ როგორც წესი და რიგია გეოლოგია და არსებითად ბრმად დაიწყეთ გვირაბის გაყვანა“, – ამბობს ერთ-ერთი გამომსვლელი სხდომაზე. სტატიის ბოლოს ავტორი მრავალმნიშვნელოვნად დასძენს: „უცნაურად, ცხოვრების დემოკრატიზაციის დღევანდელ მოთხოვნებთან შეუთანხმებლად გამოიყურება მუშაობის ეს სტილი – ვიხილავთ პროექტებს და მათ ბედს ვწყვეტთ ვიწრო წრეში“.[88]

არგუმენტების ამგვარი განვითარება, რომ საპროექტო ინსტიტუტები ხშირად მთელი რიგი აუცილებელი მოსამზადებელი სამუშაოებისა თუ სამეცნიერო კვლევების გარეშე იწყებენ სამშენებლო სამუშაოებს, რასაც ხშირად სავალალო შედეგები მოჰყვება და ამ ყოველივეს დაკავშირება კორუფციულ სქემებთან, იმდროინდელ რუსულ პრესაში, და განსაკუთრებით გარემოსდაცვით აქტივისტებს შორის, გავრცელებული პრაქტიკა იყო.[89] საარქივო მასალის დამუშავების შემდგომ ჩნდება საფუძველი, ითქვას, რომ „კავგიპროტრანსს“ ნამდვილად სურდა მშენებლობისთვის საჭირო რესურსების იმაზე ადრე მოპოვება, ვიდრე ყველა აუცილებელი დასკვნა მზად ექნებოდა და მშენებლობის დაწყებასაც ჩქარობდა. შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ გვიან საბჭოთა პერიოდის რესურსების, საქონლისა თუ სამუშაო ძალის ქრონიკული დეფიციტის პირობებში, საბჭოთა რეჟიმის ინფრასტრუქტურის თუ მძიმე ინდუსტრიის განვითარების არსებითად *ირაციონალური* გეგმები არ არის ცალსახად ზრდაზე ორიენტირებული ცენტრალიზებული სისტემის განვითარების გეგმები და ასევე *ქვემოდან* ე.ი. რესპუბლიკების დონეზე, ნაწარმოები მოთხოვნებიცაა რესურსების მოპოვებისთვის, რაც ამ პერიოდის საბჭოთა კავშირისთვის უცხო პრაქტიკა არ იყო (Verdery, 1991).

„ლიტერატურული საქართველოს“ შემდეგ ნომერში იბეჭდება არქეოლოგ ვახტანგ ლიჩელის

---

84. Газета «Гудок», 24 июня 1986 года.

85. Газета «Строительная газета», 18 января 1987 года.

86. საქართველოს სსრ მშენებლობის საქმეთა სახელმწიფო კომიტეტი.

87. სევერომუისკის პროექტის მშენებლობის დროს მოხდა დიდი ავარია, რამაც ორჯერ გაზარდა სამშენებლო ხარჯები (ა. შ.).

88. Газета «Строительная газета», 18 января 1987 года.

89. იხ. Газета «Правда», 11 марта 1987 года. № 70.

ვრცელი და ძალიან კრიტიკული სტატია[90], რომელშიც ავტორი გარემოსდაცვით რისკებთან ერთად, ისტორიული და კულტურული ძეგლების დაცვის პრობლემატიკაზე საუბრობს და აცხადებს, რომ მშენებლობა საერთოდ არღვევს საბჭოთა კანონმდებლობას, რომლის მიხედვითაც, სამშენებლო ადგილას მიწის გამოყოფისათვის, სხვა დასკვნებთან ერთად, საჭიროა არქეოლოგიური დაწესებულებების დასკვნა სამშენებლო ტერიტორიაზე მატერიალური კულტურის ძეგლების არსებობის (ან არარსებობის) და მათი მნიშვნელობის შესახებ. „კავგიპროტრანსს“ კი შესაბამისი დაწესებულებებისთვის არ მიუმართავს. არქეოლოგი დეტალურად მიმოიხილავს რკინიგზის მარშრუტის გასწვრივ არსებული ისტორიული, კულტურული, არქიტექტურული თუ არქეოლოგიური ძეგლების მნიშვნელობას და მოუწოდებს ქართველ მწერლებსა და მკითხველებს, აიღონ ის პასუხისმგებლობა, რასაც მათ საჯაროობა აკისრებს, რათა არ დაუშვემდებარდეს პირადი ანგარების ტყვეობას ის ფაქტები, რომ მაგალითად, „კაშხლები შეიძლება დაინგრეს და სამშვიდობო ადგილას ზვავები ჩამოწვეს“. ავტორი საუბარს ასრულებს პერესტროიკის დემოკრატიულობის იდეით და ხელისუფლებას პროექტის საჯარო განხილვისკენ მოუწოდებს. იმის ერთ-ერთ მაგალითად კი, რომ ქვეყნის ხელმძღვანელობა ყურად იღებს „საღად, საქმიანად და მტკიცედ დასაბუთებულ საზოგადოებრივ აზრს“, ავტორს გახმაურებული ჩრდილოეთისა და ციმბირის მდინარეების სამხრეთში გადატანის პროექტი მოჰყავს, რაც სწორედ მეცნიერების, მწერლების და ა.შ. წინააღმდეგობის შედეგად 1986 წელს გაუქმდა.[91]

რკინიგზის პროექტისადმი წინააღმდეგობა, ინსტიტუტების წიაღში მიმდინარე, ზემოთ აღწერილ პროცესებთან ერთად, ძირითადად ინტელიგენციის, პროფესიული ჯგუფებისა და სტუდენტების წრეებში ვითარდებოდა. ჩამოყალიბდა ორი ჯგუფი – პირველში შედიოდნენ არქეოლოგი, ეთნოგრაფი და ალპინისტი ზაალ ქიქოძე (იმ დროისთვის, ს. ჯანაშიას სახელობის საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის მეცნიერ-თანამშრომელი) და მის ირგვლივ გაერთიანებული ადამიანები და მოგვიანებით, თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ფილოლოგიის ფაკულტეტის სტუდენტები. ორივე ჯგუფის სტრატეგია იყო სხვადასხვა ინსტიტუტში თუ მეცნიერებთან სიარული და დასაბუთებული დასკვნების გამოთხოვა, თუ რატომ შეიძლებოდა რკინიგზის პროექტი ყოფილიყო პრობლემური და სხვადასხვა კუთხით დამაზიანებელი. მეცნიერები და სპეციალისტები, ძირითადად, როგორც წინააღმდეგობის აქტორები ინტერვიუებში აღნიშნავენ, სიხარულით აძლევდნენ დასკვნებს, მხოლოდ სთხოვდნენ მათი სახელები არ გაეთქვათ.

ზაალ ქიქოძე, რომელიც ტრანსკავკასიური რკინიგზის მშენებლობისადმი წინააღმდეგობას თანამოაზრეებთან ერთად სათავეში ჩაუდგება, ზურაბ გაიპარაშვილთან 2005 წლის ინტერვიუში იხსენებს, თუ როგორ შემთხვევით აღმოჩნდა პროექტის ერთ-ერთ საჯარო განხილვაზე, სადაც ინტელიგენციის რამდენიმე წარმომადგენელი რკინიგზის დამპროექტებლებს უტევდა *„...მაგრამ ეს შეტევა იყო ძალიან ცალსახა, ცალმხრივი და არაკვალიფიციური. მხოლოდ კულტურის თვალსაზრისით და ეროვნული კუთხით უტევდნენ, ამბობდნენ, რომ ძეგლები ზიანდებოდა და ა.შ. ეს არ იყო პროფესიონალური გამოსვლა, საწინააღმდეგო მხარეს არც კი მოუსმინეს. უყვიროდნენ და ტუქსავდნენ ამ ხალხს, ამ ყველაფრის ნახვის შემდეგ შინაგანი წინააღმდეგობა გამიჩნდა და ამ საქმეში ჩაღრმავება გადავწყვიტე“*.[92]

მას შემდეგ, რაც ზაალ ქიქოძე, რომელიც იმ პერიოდში ქვის ხანის არქეოლოგიაზე მუშაობდა, თავის ნაცნობ სხვადასხვა დარგის მეცნიერების წარმომადგენლებს (გეოგრაფებს, ჰიდროლოგებს, პალეოგეოგრაფებს და ა.შ.) მიაკითხავს და მათგან პროფესიულ დასაბუთებას მოისმენს, გადაწყვეტს, რომ პროექტი არა მხოლოდ მრავალ საფრთხეს შეიცავს ეკოლოგიური თვალსაზრისით, გარდაუვალ

90. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“, 1987 წლის 27 მარტი.

91. გაზეთი „ლიტერატურული საქართველო“, 1987 წლის 27 მარტი, გვ. 4.

92. *რესპონდენტი ზაალ ქიქოძე, ინტერვიუერი ზურაბ გაიპარაშვილი, 2005 წლის ივლისი.*

ზიანს მიაყენებს ისტორიულ და კულტურულ ძეგლებს, არამედ მისი ბოლომდე განხორციელება საერთოდ არ არის რეალისტური: „აღმოჩნდა, რომ რკინიგზას მართლაც არ ეწერა ამუშავება, რომ ეს ფულის გადმოქაჩვის მცდელობა იყო. ყველამ კარგად იცოდა, რომ ინჟინრული თვალსაზრისით, ეს თითქმის შეუძლებელი იქნებოდა, რადგან თხუტმეტკილომეტრიანი გვირაბის ვენტილაცია, მასში არსებული დიდი სიმხურვალის გამო, საოცრად გართულდებოდა; რომ ეს ხელმისაწვდომი იყო ძალიან მდიდარი ქვეყნებისთვის და არა იმდროინდელი საბჭოთა კავშირისთვის, სადაც ყველაფერი ირღვეოდა, შუაზე იფხრიწებოდა, სადაც ერთმანეთს ეჯახებოდნენ თვითმფრინავები, გემები, ტანკები; რომ ეს ვერ განხორციელდებოდა მიშვებულ ქვეყანაში, რომელმაც რღვევა დაიწყო“.[93]

წინააღმდეგობის პროცესში სტრატეგიული მნიშვნელობა ენიჭებოდა რუსულ პრესაში სტატიის გამოქვეყნებას, რომელსაც გაცილებით დიდი პოლიტიკური წონა ჰქონდა, ვიდრე საქართველოში – „ჩვენ ჟურნალ „პრიროდის“ კორესპონდენტიც ჩამოვიყვანეთ, რომელსაც ყველაფერი ვაჩვენეთ და ვუამბეთ, მან კი ინტერვიუ ჩამოართვა მეცნიერებათა აკადემიის ვიცე-პრეზიდენტ ემილ სეხნიაშვილს. ჟურნალისტი ჩვენ ყოველი მოპოვებული მასალის ასლს გვაძლევდა. მან თავისი თვალით ნახა, რომ გულწრფელად ვიბრძოდით“.[94]

მოსკოვში მიემგზავრება ზემოაღნიშნულ ჯგუფთან ერთად საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის ერთ-ერთი ოპონენტი მარინა თაბუკაშვილიც. როგორც ის ჩვენთან ინტერვიუში იხსენებს,[95] ხვდება აფხაზ მწერალს ფაზილ ისკანდერს. იმ დროისთვის, იხსენებს რესპონდენტი, რკინიგზის შესახებ მოგროვებული ჰქონდათ სამეცნიერო მასალები და დასკვნები, რომლებიც უნდოდათ ვინმე ავტორიტეტული პირისთვის გადაეცათ პრესაში წერილის გამოსაქვეყნებლად. აფხაზ მწერალთან შეხვედრა თავად მარინა თაბუკაშვილის ინიციატივა ყოფილა, რადგანაც თავადაც სოხუმში გაზრდილს, როგორც იხსენებს, კარგად ესმოდა, რომ იმ დროისთვის უკვე მწიფდებოდა ეთნიკური კონფლიქტი, ხოლო იმით, რომ ეროვნებით აფხაზი მწერალი დაიცავდა ქართულ ხეობას, ჩეჩენინგუშეთის მხარეს და ზოგადად კავკასიას, კიდევ ერთი არგუმენტი გაჩნდებოდა აფხაზებისა და ქართველების მეგობრობის სასარგებლოდ. მწერალმა უარი თქვა თავისი სახელით წერილის გამოქვეყნებაზე იმ მიზეზით, რომ აჯობებდა ეს ეროვნებით ქართველს გაეკეთებინა, თუმცა უშუამდგომლა მოსკოვის „ლიტერატურნაია გაზეტას“ ერთ-ერთი განყოფილების გამგესთან – „ვიჯექით მე და ეს ქალი რედაქციაში და ის ურეკავდა ჩემი თხოვნით საქართველოში გამოჩენილ მწერლებს, პირველ ნომრებს, და ისინი უარს ეუბნებოდნენ...“. თავის მხრივ, დავით თარხან-მოურავი, ინტერვიუში იხსენებს, თუ როგორ სტუმრობდა მოსკოვში სხვადასხვა გაზეთს, მიჰქონდა მასთან მასალები და შემდეგ ისინი სხვა ავტორების სახელით ქვეყნდებოდა.[96]

ქიქოძის თქმით, მათი რუსული „გასეირნებები“ ხანმოკლე აღმოჩნდა და ხელისუფლებამ მალევე დაბლოკა ისინი – „ვცდილობდით, ლიდერები არ გამოკვეთილიყვნენ. ხან ერთი მუშაობდა, ხან მეორე და მთავრობაც საკმაოდ დაბნეული ჩანდა, ვერ გვეხებოდნენ, რადგან „პერესტროიკის“ ფარგლებში ვმოქმედებდით – არასოდეს არ ვახსენებდით პოლიტიკას, დემოგრაფიას, ნაციონალურ საკითხებს და ა.შ.“[97]

1987 წლის 18 იანვარს, ცენტრალურმა კომიტეტმა გამოსცა განკარგულება, ახალი, არაფორმალური გაერთიანებების წინააღმდეგ, რომლებსაც, მათი თქმით, სხვადასხვა გზით, ხალხი შეცდომაში შეჰყავთ. დოკუმენტში ვკითხულობთ: „შეინიშნება ცალკეული გამოვლენები [...] რომლებიც

---

93. Ibid., ზაალ ქიქოძე.

94. Ibid.

95. *რესპონდენტი მარინა თაბუკაშვილი, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, თეონა რეხვიაშვილი,* 04.06.2023.

96. *რესპონდენტი დავით თარხან-მოურავი, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, 11.03.2023.*

97. *რესპონდენტი ზაალ ქიქოძე, ინტერვიუერი ზურაბ გაიპარაშვილი, 2005 წლის ივლისი.*

ცდილობენ გამოიყენონ საკუთარი დემაგოგიური მიზნები დემოკრატიისა და გამჭვირვალობის იდეის ქვეშ. საჯარო ტრიბუნას, იყენებენ საკუთარი არასწორი პრეტენზიებისთვის, ამბიციებისა და პირადი დაუკმაყოფილებლობის დასაძლევად და მისაღწევად“.[98] იქვე აღნიშნულია, რომ მასმედიაში გააქტიურდა მატერიალური კულტურის, ნაციონალური ტრადიციებისა და ისტორიული ძეგლების დაცვის საკითხები, მაგრამ საკმარისად არ ჩანს სახელმწიფოს როლი. ამიტომაც, უნდა გაძლიერებულიყო საზოგადოებაში პროპაგანდისტული მუშაობა, რომელშიც უნდა ჩართულიყვნენ სტუდენტები, მეცნიერები, პარტმუშაკები და ა.შ.[99]

საზოგადოებაში არ არსებობდა ერთიანი პოზიცია რკინიგზის პროექტის მიმართ, იყვნენ ისეთებიც, ვინც მას მხარს უჭერდა, მაგალითად, მწერალი ჭაბუა ამირეჯიბი, რომელიც იმ დროს კინოსტუდია „მემატიანეს“ დირექტორი იყო. 1987 წელს, გაზეთ „კომუნისტში“, მისი რკინიგზის პროექტის მხარდამჭერი ვრცელი სტატია გამოქვეყნდა. ის, ერთი შეხედვით, შესრულებულია „კავგიპროტრანსის“ სხვა სტატიების სტილში – მეტიც, გარდა სტილისტური მსგავსებისა, გამოყენებულია უამრავი სტატისტიკური მონაცემი და არგუმენტირებულადაა დასაბუთებული პროექტის მნიშვნელობა და აუცილებლობა.[100]

1987 წლის მიწურულს, საპროტესტო მოძრაობამ გაფართოება დაიწყო და ზაალ ქიქოძის ჯგუფის პარალელურად, თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ფილოლოგიური ფაკულტეტის სტუდენტებიც გააქტიურდნენ. ერთ-ერთი მათგანი, ფიქრია ჩიხრაძე იხსენებს: „პროექტის შესახებ დაინტერესება გვქონდა და ჩვენი შესაძლებლობის ფარგლებში ვმუშაობდით და აი, ამ დროს გავიცანით ზაალ ქიქოძის ჯგუფი [...]. ასევე იყო ვახტანგ ლიჩელიც, მაგრამ ის ვიწრო არქეოლოგიური პერსპექტივით მუშაობდა, ასევე გივი ღამბაშიძე [არქეოლოგი], რომელიც ინგუშეთში თარგიმის ხეობაზე მუშაობდა [...]. ჩვენ მალევე ძალიან დავმეგობრდით და დავიწყეთ ერთმანეთში ინფორმაციის გაცვლა“.[101]

ჩიხრაძის თქმით, თავდაპირველად სტუდენტური მოძრაობა ათამდე ადამიანს მოიცავდა, ძირითადად ფილოლოგებს. ისინი, ფაქტობრივად, საინფორმაციო ვაკუუმში მოქმედებდნენ და ცდილობდნენ მის გარღვევას, ძირითადად პირადი კონტაქტებით და სხვადასხვა სამეცნიერო ინსტიტუტში პროექტის შესახებ ინფორმაციის გამოთხოვით: „თავიდან, „კავგიპროტრანსი“ ძალიან აგდებულად გვიყურებდა, ითვლებოდა, რომ აი, დისიდენტებმა ბავშვები გააბრიყვეს, უსაქმური სტუდენტები და ასე შემდეგ, გავინაწილეთ სფეროები, მე დავდიოდი ჰიდროგეოლოგიის ინსტიტუტში [...], გავიცანი იქ ყველა, ვიღაცა კეთილგანეწყობოდა ჩვენს მიმართ, ვიღაცა ძალიან აგრესიული იყო, ვიღაცა საეჭვოდ გვიყურებდა. დირექტორი ძალიან კარგად გვიყურებდა და გვეუბნებოდა, რომ ხო, ეს არ არის კარგად გამოკვლეული, მაგრამ ამას ვინ გააჩერებს, ეს სტრატეგიული ინტერესია, მთელი ირანი, კავკასია... და რეგიონის ინტერესია“.[102] სტუდენტური მოძრაობის წევრის, ნიკო ნიკოლოზიშვილის თქმით, პროექტის მოწინააღმდეგეთა პირველი საერთო შეხვედრა ტექნიკურ ბიბლიოთეკაში გაიმართა, რომელსაც ესწრებოდნენ ბოტანიკის, გეოლოგიისა და სხვა ინსტიტუტები – „პროექტზე კრიტიკულ ინფორმაციას, თავად ეს ინსტიტუტები გვაძლევდნენ, კაი 7-8 დასკვნა შევაგროვეთ, გეოლოგები, სეისმოლოგები, ფლორა-ფაუნა, არქეოლოგია, ყველაფერი. ციალა სვანიძეც[103] ჩართული იყო, თსუ-ს არქეოლოგიის ინსტიტუტი. რექტორთანაც ნალაპარაკები გვქონდა და

98. შსსა (II), ფონდი 14, ანაწერი 128, საქმე 90, ფურცელი 43.

99. შსსა (II), ფონდი 14, ანაწერი 128, საქმე 90, ფურცელი 46.

100. „კომუნისტი“, 1987 წლის 18 ივლისი.

101. *რესპონდენტი ფიქრია ჩიხრაძე, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, თეონა რეხვიაშვილი, 04.06.2024.*

102. *რესპონდენტი ფიქრია ჩიხრაძე, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, თეონა რეხვიაშვილი, 23.06.2023*.

103. თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის პროფესორი გეოლოგ-მინერალოგიის დარგში.

გვითხრა, რომ მოდი ჯერ გამოვიკვლიოთო – ჩვენც ავიტაცეთ ეს ფრაზა და ყველგან უნივერსიტეტის სახელით მივდიოდით“.[104]

მოწინააღმდეგეები თავიანთ პოზიციებს საჯარო თუ დახურულ შეხვედრებზე გამოთქვამდნენ და ასე ეწინააღმდეგებოდნენ პროექტს. ფიქრია ჩიხრაძე იხსენებს ერთ-ერთ მსგავს შეხვედრას, რომელიც მოეწყო „კავგიპროტრანსთან“, თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტში. მისი თქმით, მათ სურდათ სტუდენტების საჯარო „გაფარჩაკება“ – „ჩვენ მთელს აუდიტორიაში ალაგ-ალაგ დავსხედით, რათა შეგვექმნა ილუზია, რომ ბევრნი ვიყავით და ისეთი კვალიფიციური პოლემიკა გავუმართეთ, რომ ძალიან დაიბნენ, ამათ ეგონათ, რომ ურაპატრიოტულად ვიყავით, მაგრამ არ ელოდნენ, რომ ცოდნა გვქონდა ეკოლოგიაში, არქეოლოგიაში და ა.შ. და ეს იყო ჩვენი პირველი გამარჯვებაც“.[105]

მალევე, ახალგაზრდებმა, პროექტის საწინააღმდეგო ხელმოწერების შეგროვება დაიწყეს. პროცესში 600-მდე ხელმოწერის შეგროვება მოხერხდა.[106] სამაგიეროდ გაიზარდა ძალოვანი სტრუქტურების მხრიდან ზეწოლაც, რის გამოც ბევრმა უკან წაიღო ხელმოწერა – „ზოგმა უკან წაიღო, თან ბევრი პატივსაცემი ადამიანი იყო, თამამები იყვნენ ფიზიკოსები, იურისტებს შეეშინდათ, ფაკულტეტური ამბავიც ჩანდა“.[107] მოგვიანებით, ხელმოწერები მოსკოვში, ცენტრალურ კომიტეტში გააგზავნეს, იმ იმედით, რომ ცენტრში გაითვალისწინებდნენ მათ მოთხოვნებს. როგორც იკვეთება, რკინიგზის მოწინააღმდეგე მხარე, შესაძლებლობის ფარგლებში, ცდილობს სტრატეგიულად ითანამშრომლოს საკავშირო (ძირითადად რუსულ) პრესასთან თუ სხვადასხვა მექანიზმებით, პერესტროიკის ლოგიკის ფარგლებში მოითხოვოს ის საჯაროობა, რასაც პოლიტიკური ცენტრი რესპუბლიკებს ავალდებულებდა. თავის მხრივ, რუსულ პრესაში დაბეჭდილ სტატიებსა და პოზიციებს საქართველოში დიდი მნიშვნელობა ენიჭება. თუმცა, რუსულ თუნდაც იმ დროისთვის შედარებით დემოკრატიულ გამოცემებში დაბეჭდილ კრიტიკულ წერილებს ინფრასტრუქტურული პროექტების მიმართ ერთი მნიშვნელოვანი სარჩული ჰქონდა, რაც მოცემული კვლევის ფარგლებშიც გამოიკვეთა. კერძოდ, იმ დროს აღმავალი რუსული ნაციონალისტური დისკურსი საბჭოთა კავშირში რუსეთის ვიქტიმიზაციაზე აკეთებს აქცენტს და ეთნიკურად რუსებს საბჭოთა ეკონომიკის მსხვერპლებად სახავს, ეკონომიკის, რომელიც სხვადასხვა რესპუბლიკაში [პერიფერიებში] გადაისვრის უზარმაზარი ოდენობის თანხებს (Kalinovsky, 2022). როგორც ჩანს, მსგავსი დისკურსისგან დაცლილები არც რუსი გარემოსდაცვითი აქტივისტები იყვნენ, რასაც თავად ტრანსკავკასიური რკინიგზის მოწინააღმდეგე სტუდენტებიც გადააწყდნენ: როდესაც საქართველოში ტრანსკავკასიური რკინიგზის საკითხების გასაშუქებლად ჩამოსული იყო შედარებით დემოკრატიული გამოცემა „სობესედნიკის“ რეპორტიორი, რომელთანაც მოწინააღმდეგეებს უხსენებიათ ის მეტ-ნაკლებად ფარული წუხილი, რაც რკინიგზის გაყვანის შემთხვევაში ფშავ-ხევსურეთის რეგიონის სხვა ეროვნების წარმომადგენლებით დასახლებასა და რუსიფიკაციას უკავშირდებოდა, რეპორტიორის დამოკიდებულება, რომელიც მანამდე დადებითი ყოფილა, შესამჩნევად შეცვლილა.

---

104. *რესპონდენტი ნიკოლოზ ნიკოლოზიშვილი, ინტერვიუერი თეონა რეხვიაშვილი, 23.08.2023.*

105. ფიქრია ჩიხრაძე ასევე იხსენებს სხვა ეპიზოდსაც, კერძოდ, თსუ-ს სააქტო დარბაზში ჯუმბერ პატიაშვილთან შეხვედრას: „მიველით 8-9 ადამიანი [...] მიზანი იყო, როგორც წინაზე „კავგიპროტანსს“ უნდა გადაევლო ჩვენთან, იგივე იყო აქაც, რომ აი, ვიყავით გზააბნეულნი. ტელევიზიას პირდაპირი ეთერი ჰქონდა ჩართული და გამოდიოდნენ და ამბობდნენ, თუ რა კარგია რკინიგზა. ჩვენც გამოვდიოდით. თედო ისაკაძის გამოსვლა იყო, სადაც უთხრა პატიაშვილს, რომ რას გვიბრიალებ თვალებსო, არავის ეშინია ამ ბრიალისო. ნუ, გადაუარეს ცკ-ს მდივანს და ეს ხმა გარეთ გავიდა და ძალიან დიდი ემოცია გააჩინა და ეს თემა უფრო ფართო გახდა, მაგრამ პროექტისადმი ინტერესი კი არა, არამედ არის რაღაც ამბავი, რის გამოც სტუდენტები უპირისპირდებიან „ცეკას” მდივანს“.

106. *რესპონდენტებში არ არსებობს საერთო აზრი, თუ რეალურად რამდენი ხელმოწერა შეგროვდა.*

107. *რესპონდენტი ფიქრია ჩიხრაძე, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, თეონა რეხვიაშვილი, 23.06.2023.*

სტუდენტებისთვის დიდი გამარჯვება იყო, როდესაც მოახერხეს და გაზეთ „ახალგაზრდა კომუნისტში“ გამოაქვეყნეს ვრცელი სტატია „მოყვარესა-მტერსა ვუფრთხი“, რომელიც საუღელტეხილო რკინიგზის პროექტისადმი ვრცელ და მწვავე კრიტიკას შეიცავდა.[108] უნდა აღინიშნოს, რომ სათაური პასუხობდა ჯუმბერ პატიაშვილის რეპლიკას, რომელსაც პროექტის ერთ-ერთი საჯარო განხილვისას მოთმინება დაუკარგავს და რკინიგზის მოწინააღმდეგეებისთვის ხალხის მტრები უწოდებია. და როგორც ერთ-ერთი რესპონდენტი აღნიშნავს, 1937-იანი წლების შემდეგ ეს პირველი შემთხვევა ყოფილა, როდესაც პარტიულ ხელმძღვანელობას ეს ტერმინი უხმარია.[109]

სტატია სხვადასხვა სამეცნიერო დასკვნის საფუძველზე აკრიტიკებს, ერთი მხრივ, რკინიგზის პროექტის არამიზანშეწონილებას (გეოლოგიური, სეისმური და ა.შ. თვალსაზრისით), მეორე მხრივ კი, „კავგიპროტრანსს“, რომელმაც მშენებლობა შესაბამისი კვლევების გარეშე დაიწყო. სტატიაში ნათქვამია: „ნუ დაგვავიწყდება, საქმე ეხება ურთულეს გეოლოგიურ, სეისმურ, კლიმატურ პირობებში მსოფლიოში უგრძესი გვირაბის გაყვანას... და არც იმის გახსენება იქნება ურიგო, ჩვენში გვირაბთმშენებლობის როგორი გამოცდილებაა (იგივე სევერომუისკის, როკის ან, თუ გნებავთ, ყაზბეგის გზაზე სულ პატარა გაუქმებული საავტომობილო გვირაბის მაგალითზე)“.

სტუდენტები მკაცრად აკრიტიკებენ პროექტის ავტორების მტკიცებას, რომ რკინიგზით რაც შეიძლება ნაკლები ზიანი მიადგება გარემოს და მაგალითად მოჰყავთ იმ დროს გავრცელებული გარემოსდაცვითი წინააღმდეგობები სხვადასხვა ინფრასტრუქტურული პროექტისადმი, – თუ როგორ ამტკიცებდა მაშინაც მეცნიერთა ნაწილი, რომ კონკრეტული პროექტები არ დააზიანებდა გარემოს, მაშინ როდესაც, სულ მალე, საბჭოთა კავშირს დიდი თანხების ხარჯვა მოუხდა ამ პროექტების სავალალო შედეგების სალიკვიდაციოდ (მათ შორის, იგულისხმება ბაიკალის ტბა, არალის ზღვა და ა.შ.). სტუდენტები ხაზს უსვამენ, რომ ის მეცნიერები, რომლებიც ამტკიცებდნენ, რომ ბაიკალის ტბას ეკოლოგიური თვალსაზრისით არავითარი საფრთხე არ ელოდა, „ტბის გადასარჩენად აღმდგარი საზოგადოებისა და აკადემიკოსთა დიდი ჯგუფის მოთხოვნით მკაცრად დაისაჯნენ“. ეს ყოველივე კიდევ ერთხელ მეტყველებს, რომ ტრანსკავკასიური რკინიგზის მოწინააღმდეგეები იმთავითვე აიგივებენ თავს საბჭოთა კავშირში იმ პერიოდში გააქტიურებულ გარემოსდაცვით მოძრაობებთან და იმავე ტრადიციით, ე.ი. ინსტიტუტების წიაღში მოძიებული სამეცნიერო არგუმენტებით უპირისპირდებიან ინფრასტრუქტურას, რომელიც „ბუნებაში ადამიანის არაგონივრული ჩარევის“ კიდევ ერთ მაგალითად მოიაზრებოდა. სტატიაში დიდი ადგილი ეთმობა რკინიგზის მიდამოებში ხე-ტყის ჩეხასა და არაგვის წყლის დაბინძურებას, რომელიც, თავის მხრივ, საფრთხეს შეუქმნიდა ჟინვალის წყალსაცავს, უკვე არსებულ ინფრასტრუქტურას, რომელიც სულ რამდენიმე წლის წინ ისეთივე სასიცოცხლო მნიშვნელობის იყო, როგორადაც დღეს რკინიგზა ისახება, – ვკითხულობთ სტატიაში. სტატია უპირისპირდება ასევე იმ პოზიციას, რომ სხვადასხვა რეგიონზე ზრუნვა მხოლოდ მაშინ ექცევა ყურადღების არეალში, როდესაც საქმე რაიმე ობიექტის მშენებლობაზე მიდგება და სვამს კითხვას – თუ რატომ ისახება რკინიგზა ერთადერთ გამოსავლად საიმისოდ, რომ მაგალითად, ფშავ-ხევსურეთს გზა ჰქონდეს. სტატიაში ასევე განმარტებულია, – როგორც ჩანს, იმ დისკუსიების საპასუხოდ, რომლებიც შეეხებოდა რკინიგზის შედეგად ფშავ-ხევსურეთში სხვა ეროვნების წარმომადგენლების დასახლებას და ამით განპირობებულ დემოგრაფიულ ცვლილებებს, რაც ნაციონალისტურ შეხედულებებად მოიაზრებოდა, – რომ „დემოგრაფია მოსახლეობის რიცხობრივი კლება-მატების სტატისტიკური მონაცემების შემსწავლელი მეცნიერება არ არის და მასში მეტად ნიშანდობლივი ადგილი უჭირავს ამა თუ იმ ხალხის ნაციონალური, რასობრივი, ეთნოგრაფიული, რელიგიური თუ ისტორიული წარსულით განპირობებული სოციოლოგიური პროცესების ანალიზს. თუ საკითხს ამ კუთხით მივუდგებით, ფშავ-ხევსურეთი ქართულ ისტორიულ სინამდვილეში ერთადერთი რეგიონია, რომელმაც დღემდე მოაღწია თავისი განუმეორებელი ეთნოგრაფიული ყოფით, ტრადიციებითა და

108. გაზეთი „ახალგაზრდა კომუნისტი“, 1987 წლის 10 ოქტომბერი, გვ. 2.

109. *რესპონდენტი ფიქრია ჩიხრაძე, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, თეონა რეხვიაშვილი, 04.06.2024.*

წეს-ჩვეულებებით...“. და ნათქვამია: – „ეს ალბათ იმის ბრალია, რომ დემოგრაფია არ არის სწორად გაგებული ცნება (ისევე როგორც ნაციონალიზმი – ბოლო დროს ჩვენში სალანძღავ სიტყვად რომ გადაიქცა)“.

აღსანიშნავია, რომ 1987 წლის 21 მაისს, საქართველოს კომპარტიის ცენტრალურ კომიტეტში ტრანსკავკასიური რკინიგზის საკითხების შესახებ გამართულ სხდომაზე, ერთ-ერთი ბოლო გამომსვლელი, საქართველოში კპ-ის ცენტრალური კომიტეტის მეორე მდივანი, ბორის ნიკოლსკი იყო.[110] ის იყო ერთადერთი გამომსვლელი, ვინც შეხვედრაზე ცალსახა პოლიტიკურ ასპექტს შეეხო: „მშენებლობის მოწინააღმდეგეები დადიან და ხელმოწერებს აგროვებენ. აყენებენ ლოზუნგებს, აშანტაჟებენ, იმუქრებიან. ვინც გზას ემხრობა, ის ქართველი არ არის. ეს სასტიკი, უსამართლო, არაჰუმანური ლოზუნგია. თუ გინდა, არაადამიანური, პროვოკაციული და ნაციონალისტური ლოზუნგია. [...] სხვათა შორის, არამხოლოდ საქართველოში გამოდიან მსგავსი მოძრაობები არქეოლოგიური ძეგლების დაცვისა და ეკოლოგიისთვის და მგონი აქაც, მან მიიერთა ანტისაბჭოთა, ნაციონალისტური ძალები, რომლებიც იყენებენ მსგავს მოძრაობებს საკუთარი მზაკვრული მიზნებისთვის“.[111]

წინააღმდეგობაზე საუბრისას უნდა ითქვას, რომ ქართველებთან ერთად, ის გაჩნდა ინგუშებშიც, ვინაიდან რკინიგზას ინგუშეთის მიწებზეც უნდა გაევლო. საქართველოს მსგავსად, წინააღმდეგობა ინგუშეთშიც, როგორც ჩანს, ძირითადად ინტელიგენციის წრეებში და მსგავსი არგუმენტებით ყალიბდებოდა. თუმცა, თავიანთ ტრაგიკულ უახლოეს წარსულზე აპელირებით, ინგუშები ჩვენთვის ხელმისაწვდომ მწირ წყაროებში, ეთნიკურობის/ეროვნულობის იდეიდან ამოდიან, და შეიძლება ითქვას, ეს ესახებათ ყველაზე მწვავე პრობლემად. კვლევაში ინგუშეთში მიმდინარე პროცესები, თავისთავად, არ არის გაანალიზებული და მხოლოდ საქართველოში მიმდინარე წინააღმდეგობაზეა საუბარი, თუმცა, ვინაიდან მშენებლობას სათავეში ქართველი სპეციალისტები ედგნენ, საარქივო მასალებში ვხვდებით ინგუშების კოლექტიურ წერილს ქართული მხარისადმი. ეს უთარიღო წერილი საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიაში ინახება.[112] ინგუშები რკინიგზის მშენებლობის წინააღმდეგ საუბრობენ ინგუშეთის კულტურული და არქეოლოგიური ძეგლების განადგურების საფრთხეების ხაზგასმით, რასაც ინგუში ერის ისტორიული მეხსიერების განადგურების განზრახვას, გენოციდის[113] კიდევ ერთ მცდელობას უკავშირებენ. წერილში მსჯელობა იწყება არგუმენტით, რომ ინგუშეთში მწვავედ დგას წინაპრების ისტორიისა და კულტურის მატარებელი ძეგლების შენარჩუნების საკითხი, მაშინ, როდესაც ასეთ ძეგლებს ისტორიული მნიშვნელობა ენიჭება სლავი ხალხისთვის, მათ შორის, რუსი ერისთვისაც (რისი არაერთი მაგალითიც არსებობს), მაშინ, როდესაც ცივილიზებული ევროპა ყველაფრის ფასად ცდილობს მსგავსი ძეგლების შენარჩუნებას, და რომ საჭირო არ არის ისეთ მარტივ ჭეშმარიტებაზე საუბარი, როგორიცაა ერების ისტორიული ძეგლების მნიშვნელობა კაცობრიობისთვის. იმის საჩვენებლად, თუ როგორ ცდილობდნენ ინგუში ხალხის განადგურებას მათი ძეგლების განადგურების გზით, წერილში ავტორები იხსენებენ 1944 წელს მათ გადასახლებას, რომლის შემდეგაც ინგუშების ტერიტორიებზე ქართველები და ოსები ჩა-

---

110. ტრადიციულად, ცკ-ის მეორე მდივანი მოსკოვიდან მივლენილი არაქართველი პირი იყო, რომლის მიზანი პირველი მდივნის კონტროლი იყო (გ. ჩ.).

111. შსსა (II), ფონდი 14, ანაწერი 128, საქმე 193, ფურცელი 128.

112. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5359, ფურცელი 1-4.

113. 1944 წლის 23 თებერვალს, საბჭოთა ხელისუფლების განკარგულებით, ათასობით ჩეჩენი და ინგუში, გერმანელ ნაცისტებთან თანამშრომლობის ბრალდებით, საკუთარი მიწა-წყლიდან აყარეს და ცენტრალურ აზიასა და ციმბირში გადაასახლეს. გადასახლებულების დიდი ნაწილი წინააღმდეგობისას ან გზაში დაიღუპა, ნაწილმა გადასახლებაში გაუსაძლის პირობებს ვერ გაუძლო. სხვადასხვა წყაროს მიხედვით, გადასახლებულთა 30-50% დაბრუნებამდე გარდაიცვალა. დაბრუნების უფლება გადასახლებულმა ჩეჩნებმა და ინგუშებმა 13 წლის შემდეგ, 1957 წელს მიიღეს (Aurélie, 2007).

სახლდნენ, და ბერიასა და ქობულოვის ბრძანების საფუძველზე შექმნილ ბატალიონს, რომელმაც, ბოროტმოქმედებასთან ბრძოლის ეგიდით, უზარმაზარი ზიანი მიაყენა ინგუშეთის ისტორიულ ძეგლებს. ინგუშების წინაპრებს მიაჩნდათ, რომ კოშკები ერის სულია, ერის სულის განადგურება კი ერის განადგურებას ნიშნავს. შესაბამისად, წერილის ავტორები მიიჩნევენ, რომ ეს იყო ინგუში ხალხის გენოციდი (გენოციდი პირდაპირი მნიშვნელობითაც იყო), რომელიც შეიძლება წარსულს ჩაბარდა, თუმცა დღეს გადარჩენილი ძეგლები ისევ საფრთხეშია საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის გამო. წერილის ავტორებს მიაჩნიათ, რომ რკინიგზის რამდენიმე შესაძლო პროექტიდან, საბჭოთა ხელისუფლებამ აირჩია მაინცდამაინც ის ვარიანტი, რომელიც ინგუშების ისტორიულ ძეგლებს გაანადგურებდა; რომ მშენებლობის დაწყების შემდეგ კიდევ არაერთი ძეგლი დაზიანდა.

მიუხედავად იმისა, რომ ინგუშებისთვის წამყვანი ერის ისტორიული ძეგლების შენარჩუნების არგუმენტია და, შესაბამისად, ეროვნული არგუმენტი, ამ საკითხებზე საუბრისას, წერილის ავტორები შიგადაშიგ უბრუნდებიან გარემოსდაცვით, ეკოლოგიის საკითხებს. ისინი საუბრობენ ფიჭვნარის განადგურების საშიშროებაზეც, რასაც, პირველ რიგში, ჯანდაცვის საკითხებს უკავშირებენ, ვინაიდან ეს ტყე სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ტუბერკულოზით დაავადებულთათვის. ავტორები საუბრობენ „ბარბაროსულ“ ზიანზე, რაც ეკოლოგიას ადგება, ვინაიდან მშენებლობის გამო, ერთ-ერთი სამოსახლო წყლის გარეშე დარჩა, ქრება თევზის ერთ-ერთი ღირებული სახეობა.

ინგუშების აზრით, პროექტი ნოვოდევიჩის მონასტერს[114] ან სხვა მნიშვნელოვან ძეგლებს რომ უქმნიდეს საფრთხეს, მის ავტორებს თუ შემსრულებლებს ვანდალიზმში დაედებოდათ ბრალი, როგორიც არ უნდა ყოფილიყო მატერიალური მოგება (აქ ჩანს, რომ ინგუშების აზრით, პროექტის ავტორებს კარგად ესმით ძეგლთა დაცვის საკითხი, მაგრამ განზრახ უქმნიან საფრთხეს ინგუშებს, გენოციდს უწყობენ, როგორც არაერთხელ ახსენებენ, ან გულგრილები არიან მათი ძეგლების მიმართ). აქვე არგუმენტად იშველიებენ პროექტის მთავარი ინჟინრის, სვანიშვილის მოსაზრებას, რომ მატერიალური კეთილდღეობისთვის ღირს ერისთვის კულტურული მნიშვნელობის ძეგლების გაწირვა. თუმცა წერილის ავტორები დარწმუნებულები არიან, რომ საფრთხე ალექსანდრე ყაზბეგის, ილია ჭავჭავაძის ან თუნდაც სვანიშვილის დედის საფლავს რომ ემუქრებოდეს, ის ასე არ იმსჯელებდა.

პროექტის საფრთხეებზე მსჯელობის შემდეგ, წერილის ავტორები ასკვნიან, რომ ეს მოვლენები, არსებითად, 1944 წლის მოვლენების გამეორებაა, ერის მეხსიერების, მისი კულტურისა და ისტორიის გენოციდი. მშენებლობას რომც გადაურჩეს რამე, რკინიგზა რამდენიმე წელიწადში მოუღებს ბოლოს ყველაფერს, და ინგუში ხალხის მრავალსაუკუნოვანი ისტორია და კულტურა ნანგრევებად იქცევაო, – წერენ ავტორები. აქ კანონმდებლობასაც იშველიებენ, რომლის მიხედვითაც ტერიტორია, რომელზეც რკინიგზა გაივლის, ჩეჩენ-ინგუშეთის ავტონომიური საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკის დაცული ტერიტორიაა და საბჭოთა კანონმდებლობა იცავს. წერილის ავტორების აზრით, შეუძლებელია ამ პროექტს რაიმე გამართლება ჰქონდეს, ერთადერთ გამოსავალს მის შეცვლაში ხედავენ და მოითხოვენ ხელისუფლებამ განიხილოს უკვე არსებული პროექტები, რომლებიც სოციალურად და ეკონომიკურად ბევრად მომგებიანი იქნება და ასეთის მაგალითსაც ასახელებენ – თბილისი-ცხინვალი-ორჯონიკიძის რკინიგზა.

აქვე უნდა აღინიშნოს კიდევ ერთი, ინგუში მწერლის, ისა კოძოევის მიერ ქართველებისთვის გამოგზავნილი წერილი, რომელშიც ის ქართულ საზოგადოებას მოუწოდებდა გამოფხიზლებისკენ, რადგან, მისი თქმით, რკინიგზის პროექტს შეეწირებოდა ინგუშეთში, თარგიმის ხეობაში არსებული მრავალი არქეოლოგიური ძეგლი.[115]

---

114. მეთექვსმეტე საუკუნის მონასტერი მოსკოვში, რუსეთში.

115. მოცემული წერილის არსებობას ყველა რესპონდენტი უმნიშვნელოვანესად მიიჩნევს, თუმცაღა ჩვენ მისი მოძიება ვერ მოვახერხეთ. ნაწილი რესპონდენტებისა ამბობს, რომ ის დაიბეჭდა გაზეთში, ხოლო მეორე ნაწილის თქმით, გადადიოდა ხელიდან ხელში მალულად.

ინგუშების არგუმენტების საპირისპიროდ, ერთ-ერთ საჯარო შეხვედრაზე სვანიშვილი ამბობს, რომ მოცემული ძეგლები იმდენად მიუწვდომელ ადგილასაა, რომ ინგუშებისა და ჩეჩნების 98%-ს თვალითაც კი არ უნახავს, ხოლო მათი ზოგადი მდგომარეობა მძიმეა – „აი, წამოღებული მაქვს ერთ-ერთი სურათი, თუ რა დღეშია ეს ძეგლები. აი, ამ ძეგლზე ამბობენ, რომ ეს თურმე ყოფილა ჩვენი, ქართველების მეთორმეტე საუკუნის და აი, როგორ აღვადგენთ ამ ძეგლს ჩვენ, თუ არ მივიყვანთ რკინიგზას ან, ვთქვათ, საავტომობილო გზას“.[116] მეორე მხრივ, პროექტის მომხრეთა არგუმენტია, რომ პროექტის სიკეთეები ისტორიულ ძეგლებზე წონადია. ავთანდილ ჩალაძის თქმით, „რაღაც ხარკი, კიდევ უნდა ავწონოთ ალბათ, რაღაც ისტორიული ძეგლიც რომ შეეწიროს ამას, აბა, შიმშილით მარტო ისტორიულ ძეგლებს ვუყუროთ და ამით დავიკმაყოფილოთ, ამას არავინ გვაპატიებს [...] სწორედ ამ კუთხით უნდა განხილვა, შესწავლა და გადაწყვეტა“.[117] [118]







1988 წლის აგვისტოში, კომუნისტური პარტიის ორგანიზებით, რკინიგზის მარშუტზე, პარტიის, ინტელიგენციისა და აქტივისტური წრეების წარმომადგენლებმა ადგილზე დაათვალიერეს სამშენებლო მოედნები. ფოტო 1: ჯანსუღ ჩარკვიანი და რეზო ჩხეიძე. ფოტო 2: მარიკა ლორთქიფანიძე ესაუბრება უცნობ მამაკაცს. ფოტო 3: საქართველოს კომპარტიის მდივანი, ჯუმბერ პატიაშვილი ესაუბრება სავარაუდოდ ადგილობრივ მცხოვრებს. წყარო: საქართველოს ცენტრალური კინო-ფოტო-ფონო არქივი.

116. შსსა (II), საქმე 14, ანაწერი 128, საქმე 193, ფურცელი 98.

117. ჩალაძე არ აკონკრეტებს, მისი სიტყვები ინგუშეთის რესპუბლიკას მიემართება თუ საქართველოს.

118. შსსა (II), საქმე 14, ჩანაწერი 128, საქმე 193, ფურცელი 105.

რომ შევაჯამოთ, ძირითად შემთხვევებში, პროტესტი სრულიად შეგნებულად არ გასცდენია პერესტროიკის „ფარგლებს“ და მოწინააღმდეგეები შეგნებულად არ ახსენებდნენ პოლიტიკას, დემოგრაფიასა თუ ნაციონალურ საკითხებს. ამის მიუხედავად, როგორც გაანალიზებული მასალებიდან და ინტერვიუებიდან ჩანს, წინააღმდეგობაში ჩართული ჯგუფების არგუმენტების დისკრედიტაციას პროექტის მომხრეები მათი განზრახვების ნაციონალისტურად, სეპარატისტულად შერაცხვით ცდილობდნენ, მაშინ როდესაც წინააღმდეგობის პროცესში მოწინააღმდეგეებმა მრავალი მეცნიერული და პროფესიული არგუმენტი დააგროვეს, რითაც პროექტის ავტორებს საჯარო განხილვებზე თუ პრესაში უტევდნენ და უნდა აღინიშნოს, რომ რკინიგზის საპროექტო ინსტიტუტი თუ პარტიული ელიტა ცდილობდა თითოეული ამ არგუმენტისთვის გაეცა პასუხი, რასაც პრესაში ცხარე დებატები მოსდევდა, დიდი ყურადღება ექცეოდა პრესაში დაბეჭდილ რკინიგზის პროექტის საწინააღმდეგო სტატიებს, მუშავდებოდა და ქვეყნდებოდა საპასუხო არგუმენტები.[119]

ეს, თავისთავად, არ გამორიცხავდა ეროვნული ინტერესების არსებობას, და ნებისმიერი მეცნიერული არგუმენტი ეკოლოგიური, დემოგრაფიული, კულტურული თუ სხვა საფრთხის შესახებ, გარკვეულწილად, იყო ეროვნული წუხილი, ვინაიდან საქართველოს სსრ ტერიტორიას და მის მცხოვრებლებს ეხებოდა. როგორც ზემოთაც აღვნიშნავთ, ოთარ ლორთქიფანიძე მუხრანის ველზე არსებული კულტურული და არქეოლოგიური ძეგლების გამოკვლევის მნიშვნელობას პირდაპირ უკავშირებს საქართველოს სახელმწიფოებრიობის ჩამოყალიბების შესწავლის მნიშვნელობას, ჯერ კიდევ მშენებლობის დაწყების პროცესში. როგორც ინტერვიუებიდან იკვეთება, ამ პრობლემების მიღმა წინააღმდეგობაში ჩართული პირები უფრო ფართო ეროვნულ საფრთხეებსაც ხედავდნენ და ამ პრობლემების მიმართ წინააღმდეგობა ამ საფრთხეების განეიტრალების მცდელობაც იყო, თუმცა ეს არ არის ცალსახად ნაციონალისტური და სეპარატისტული განზრახვები და ერთმნიშვნელოვნად არ განაპირობებს პროტესტის ბუნებას. მაგალითად, წინააღმდეგობაში ჩართული რესპონდენტები ჩვენთან ინტერვიუს დროს, წინააღმდეგობის ერთ-ერთ მთავარ მიზეზად ასახელებენ იმას, რომ მათ არ სურდათ რუსეთს კიდევ ერთი გზა ჰქონოდა სამხრეთ კავკასიაში შემოსაღწევად, არ სურდათ გაზრდილიყო საქართველოს ეკონომიკური დამოკიდებულება რუსეთზე.

მეცნიერებათა აკადემიის დემოგრაფიული საბჭოს წევრი ავთანდილ სულაბერიძე ინტერვიუში იხსენებს, როგორ გააყალბეს გამოკითხვის მონაცემები ეროვნული ინტერესებიდან გამომდინარე: „ხევსურეთში ვიყავით ჩასულები, სოციოლოგიური გამოკითხვები უნდა ჩაგვეტარებინა, და [მარიკა ლორთქიფანიძე მეუბნება] არაფრით არ დაწეროო თუ ქართველი ხარო, ხელი გაგიხმებაო [...], ეგ გვირაბები ნელ-ნელა გაიზრდებაო და ოსები დაიწყებენ მიგრაციებსო [...] თუ ისტორიას გადავხედავთ, ოსების მხრიდან ბევრჯერ იყო ღალატიო“.[120] სულაბერიძის თქმით, მან გამოკითხვები დედოფლისწყაროში მცხოვრებ ხევსურებთანაც ჩაატარა, კერძოდ, შეკითხვა იყო დაახლოებით მსგავსი შინაარსის: დაუბრუნდებოდნენ თუ არა საკუთარ მიწებს რკინიგზის აშენების შემთხვევაში. შედეგად, მოსახლეობის უმეტესობამ დადებითი პასუხი გასცა – „რა შედეგებიც მოვიდა, ის ავიღე და ვუჩვენე [გაურკვეველი სახელი გვარი] და მითხრა, დახიე და გადაყარეო, ამას ხომ პროექტში ჩადებენო, დახიე და გადაყარეო [...] მოკლედ, მონაცემები რაც მოვიდა, ავიღე და სხვა შედეგები ჩავწერეთ [რომ მოსახლეობას არ სურდა] [...] რამდენად ჯდება ეს პროფესიონალურ ეთიკაში, გასაგებია, მაგრამ ჩვენ ეროვნულ საქმეს ვაკეთებდით“.

119. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5348, ფურცელი 37.

120. *რესპონდენტი ავთანდილ სულაბერიძე, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, თეონა რეხვიაშვილი, 01.06.2023.*

პროექტის დასასრული

1987 წლის მეორე ნახევრიდან, რკინიგზის მშენებლობის გარემოსდაცვითი რისკები და განსაკუთრებით მდინარე არაგვის დაბინძურების საკითხი, რომლიდანაც თბილისი და რუსთავი სასმელი წყლით მარაგდებოდა, როგორც რკინიგზის პროექტის კვლევა-ძიებაში ჩაბმული ინსტიტუტებისთვის, ისე თავად კომუნისტური პარტიისთვისაც პირველადი მნიშვნელობის საკითხად იქცევა და საუღელტეხილო რკინიგზის იმჟამინდელ პროექტს ნელ-ნელა ბზარები უჩნდება. 1987 წელს, თბილისის სახალხო დეპუტატთა საქალაქო საბჭომ წერილი მისწერა „კავგიპროტრანსს“, რომელშიც საუბარია არაგვის ხეობის დაბინძურებაზე. საბჭოსთვის მიუღებელი იყო პროექტის ამგვარი განხორციელება და რკინიგზის მარშრუტის შეცვლას ითხოვდა.[121]

საუღელტეხილო რკინიგზის დამტკიცებული ვარიანტი არაგვის ხეობას მიუყვებოდა და ექვსჯერ უნდა გადაეკვეთა მდინარე, რაც ზრდიდა წყლის დაბინძურების რისკს არა მხოლოდ მშენებლობის პერიოდში, არამედ რკინიგზის ექსპლუატაციისას. რკინიგზის ერთ-ერთი მოწინააღმდეგე, არქიტექტორი ლევან კალანდარიშვილი ჩვენთან ინტერვიუში აღნიშნავს: „აი, ჩვენ გვიხატავდნენ, რომ რკინიგზა გაივლის და ეს იქნება ულამაზესი სცენა, აი, როგორც შვეიცარიაშია, მაგრამ თქვენ თუ გინახავთ, მხოლოდ ვიზუალურად როგორ გამოიყურებოდა საბჭოთა მატარებლები, გაჭვარტლული და ბინძური, მიხვდებით რაზეც ვსაუბრობ, აი, [...] წარმოიდგინეთ, მსგავს მატარებლებს რამდენჯერმე უნდა გადაელახათ მდინარე“.[122]

1988 წლის რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებული სამეცნიერო-კვლევითი სამუშაოების მიმდინარეობის ანგარიშში ვკითხულობთ, რომ როგორც ეკოლოგიური, ისე ეკონომიკური კვლევები მშენებლობის დაწყების ეტაპებზე არ იყო სათანადოდ შესრულებული. შესაბამისად, იმავე წელს დაევალათ შესაბამის ინსტიტუტებს, ერთი მხრივ, რკინიგზის ეკონომიკური მიზანშეწონილობის შეფასება, ხოლო იმ შემთხვევაში, თუ რკინიგზა ეკონომიკურად მიზანშეწონილი აღმოჩნდებოდა, უნდა ჩატარებულიყო *ღრმა, ობიექტური* ეკოლოგიური ექსპერტიზა პროექტის შესაძლო ვარიანტების შესახებ.[123] ამავე დოკუმენტში ვკითხულობთ, რომ თბილისს არ გააჩნია თანამედროვე ტექნოლოგიებით აღჭურვილი წყლის გამწმენდი სისტემა და წყალი არასრულყოფილად იფილტრება, ხოლო იქიდან გამომდინარე, რომ რკინიგზა დამატებით დააბინძურებდა წყალს, თბილისის აღმასკომმა მდინარე არაგვის ხეობაში რკინიგზის მშენებლობა შეუთავსებლად მიიჩნია, ხოლო მშენებლობის შემთხვევაში, მოითხოვა გარკვეული კაპიტალდაბანდება კონკრეტული წყალდამცავი ნაგებობებისა და საჭირო სისტემების გამართვისთვის.[124]

ამგვარად, ამ დროისთვის (1988 წლის მარტი), ჯერ ცნობილი არ იყო სსრ კავშირის მინისტრთა საბჭოს გადაწყვეტილება, თუმცა სხვადასხვა საკავშირო ორგანოს აზრით, საჭირო იყო, პროექტის საბოლოო დამტკიცების ვადად 1989 წლის მეოთხე კვარტალი მიჩნეულიყო და ამ ვადამდე დამატებით შესწავლილიყო რკინიგზის გასწვრივ არსებული ბუნებრივი კომპლექსებისა და კულტურის ძეგლების დაცვისა და შენარჩუნების, ასევე, ჟინვალის წყალსაცავის დაბინძურების საკითხები.[125]

მეცნიერებათა აკადემიის ეკონომიკისა და სამართლის ინსტიტუტის დირექტორის მოსაზრებებში ტრანსკავკასიური რკინიგზის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების შესახებ ვკითხულობთ,

---

121. Проект Кавказской перевальной железной дороги: Охрана окружающей среды (Часть 13). (1987). Тбилиси, стр. 217-218.

122. *რესპონდენტი ლევან კალანდარიშვილი, ინტერვიუერი გაბრიელ ჩუბინიძე, თეონა რეხვიაშვილი, 23.08.2023.*

123. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5348, ფურცელი 4-5.

124. Ibid., ფურცელი 10.

125. Ibid., ფურცელი 13-14.

რომ პროექტში არ იყო გათვალისწინებული მთელი რიგი გარემოსდაცვითი ღონისძიებები, არც ბუნებრივ რესურსებზე (გარდა ჰაერისა და წყლის ზოგადი დაბინძურებისა) რკინიგზის მშენებლობის მოსალოდნელი გავლენა. ამასთან, არ იყო გამოთვლები გარემო პირობების ხარისხის დაქვეითებით მიღებული მოსალოდნელი ზარალის შესახებ.[126]

1988 წლის 8 აპრილის გადაწყვეტილებით, საქართველოს კომუნისტურმა პარტიამ რკინიგზის მშენებლობა შეაჩერა.[127] მიზეზად დოკუმენტში სახელდება, რომ პროექტს ფართო გამოხმაურება მოჰყვა და მისდამი კრიტიკული შენიშვნები ჰქონდათ საზოგადოებას, მეცნიერებს, სამინისტროებს, კულტურის სფეროს წარმომადგენლებს და ა.შ. აქედან გამომდინარე, შემდგომი გადაწყვეტილების მისაღებად, საჭირო იყო პროექტის რევიზია და გადამუშავება. მანამდე კი მისი კონსერვაცია უნდა მომხდარიყო. „კავგიპროტრანსს“ ახალი, გადამუშავებული პროექტის წარსადგენად ვადად 1989 წლის ბოლო განესაზღვრა. უნდა აღინიშნოს, რომ ამავე დღეს, კიდევ ერთი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული. დავითგარეჯის სამონასტრო კომპლექსის მიმდებარე ტერიტორიიდან ადგილმონაცვლეობის პრინციპით გავიდოდნენ სამხედრო ბაზები, ხოლო კომპლექსში დაიწყებოდა სამეცნიერო-კვლევითი და არსებული დაზიანებული ძეგლების სარესტავრაციო და კონსერვაციის სამუშაოები.[128]



ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის პერიოდში, ხევსურეთში, აშენებული გვირაბების ქსელი, 2023 წელი. ფოტოს ავტორი გაბრიელ ჩუბინიძე.

126. სმაა, ფონდი 70, ანაწერი 1, საქმე 5344.

127. შსაა (II) ფონდი 19, აღწერა 129, საქმე 29, გვ. 11-12.

128. შსაა (II) ფონდი 19, აღწერა 129, საქმე 29, გვ. 20-24.



ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის პერიოდში, მუშებისთვის განკუთვნილი ერთ-ერთი დროებითი კოტეჯი, ხევსურეთი 2023 წელი. ფოტოს ავტორი: გაბრიელ ჩუბინიძე



ტრანსკავკასიური საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის პერიოდში, კაპიტალურად ნაგები, უცნობი დანიშნულების შენობა. ხევსურეთი 2023 წელი, ფოტოს ავტორი: გაბრიელ ჩუბინიძე

მას შემდეგ, რაც პროექტი დაკონსერვდა და საპროექტო ინსტიტუტს მისი გადამუშავება დაევალა, 1988 წლის 18 ივლისს, მეცნიერებათა აკადემიაში გამართულ რკინიგზის მშენებლობის საზოგადოებრივი საბჭოს სხდომაზე, მონაწილეები წარადგენენ საბჭოს სექციების დასკვნებს მშენებლობის

გარდაუვალ რისკებზე და გამოსავლად სახავენ რკინიგზის ალტერნატიულ მარშრუტებზე გაყვანას. სხდომაზე აღინიშნა, რომ ჯერ კიდევ 1987 წლის აგვისტოში, ცენტრალური კომიტეტის ბიურომ გაფართოებულ სხდომაზე მოისმინა საკონსულტაციო საბჭოს ანგარიში, სადაც კრიტიკული შენიშვნები იყო გამოთქმული, ხოლო ამ შენიშვნათაგან ყველაზე პრინციპული და სერიოზული, რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებული ეკოლოგიური საკითხები, კერძოდ, მდინარე არაგვის დაბინძურებისა და ამის ნიადაგზე, თბილისის წყალმომარაგების პრობლემა ყოფილა.[129] როგორც „კომუნისტში“ ვკითხულობთ, „სხდომაზე უდიდესი პრინციპულობით აღნიშნეს, რომ საჭიროა ფართო სპექტრის სოციალურ-ეკონომიკური, ეკოლოგიური, დემოგრაფიული, არქეოლოგიური, ეთნოგრაფიული კვლევის განხორციელება, სანამ საბოლოოდ გადაწყდებოდეს რომელიმე დიდი ობიექტის მშენებლობის საკითხი“.[130] მეცნიერები მეტად მკვეთრად გამოთქვამენ პოზიციებს რკინიგზის პროექტის პრინციპული ნაკლოვანებების შესახებ. განსაკუთრებული სიმწვავით, როგორც რკინიგზის მშენებლობის, ისე მისი ექსპლუატაციის შემდგომი გარემოსდაცვითი რისკები დასახელდა და აღინიშნა, რომ პროექტში საერთოდ არ არის გათვალისწინებული მთელი რიგი გარემოსდაცვითი საფრთხეები, მათ შორის ისეთი, რომლებსაც საბჭოთა კავშირის კანონმდებლობა არეგულირებს. გამოსავლად კი საუღელტეხილო რკინიგზის ალტერნატიული ვარიანტების ობიექტური შეფასება მოინიშნა, კერძოდ, კიდევ ერთხელ დასახელდა ე.წ. აღმოსავლეთის ვარიანტი და მისი შედარებითი უპირატესობები. დემოგრაფები და სოციოლოგები ყურადღებას ამახვილებენ რკინიგზის მოსალოდნელ უარყოფით ზეგავლენებზე ადგილობრივ გარემოზე, რეკრეაციული მეურნეობის განვითარებაზე და სხვა. ხოლო პროექტის ავტორების დასაბუთებასთან დაკავშირებით, რომ რკინიგზის მშენებლობა დადებით ზეგავლენას მოახდენს ფშავ-ხევსურეთის დემოგრაფიულ კლებაზე, ითქვა, რომ უფრო მეტადაა სავარაუდო, რკინიგზამ მომავალში, პირიქით, მოსახლეობის მეტი გადინება გამოიწვიოს.

სხდომაზე ითქვა, რომ დამატებითმა სამუშაო ჯგუფებმაც იგივე დასკვნები გამოიტანეს. 1988 წლის მაისში ცენტრალური კომიტეტის გადაწყვეტილებით დგინდება, რომ საჭიროა რკინიგზის პროექტის დეტალური ექსპერტიზა, რომელშიც არაერთი უწყების წარმომადგენლები უნდა ჩართულიყვნენ. ამ მიზნით, საქართველოს სსრ მინისტრთა საბჭოს დადგენილებით შეიქმნა სამუშაო ჯგუფი, რომელმაც შეისწავლა პროექტის სარეცენზიოდ განხილული მასალები და გასცა რეკომენდაცია, შეჩერებულიყო მდინარე არაგვის ხეობაში რკინიგზის მშენებლობის სამუშაოები და გაგრძელებულიყო კვლევები ალტერნატიული, კერძოდ კი, რკინიგზის აღმოსავლეთის ვარიანტის მიმართულებით. აღსანიშნავია, რომ სხდომაზე შეჭრას ცდილობდა ადამიანების ჯგუფი, რომელთაც მოსაწვევები არ ჰქონდათ. სტატიაში ჯგუფის მოთხოვნები ჩამოთვლილი არ არის, თუმცა, შესაძლოა, ეს ყოფილიყო წინააღმდეგობაში ჩართული ზემოთ აღწერილი ჯგუფებიდან რომელიმე.[131]

მას შემდეგ, რაც რკინიგზის პროექტს მნიშვნელოვანი ბზარები უჩნდება და ეს, როგორც აღინიშნა, დიდწილად დედაქალაქის სასმელი წყლის დაბინძურების საფრთხითაა გამოწვეული, პრესაში უფრო ხშირად იბეჭდება კრიტიკული პოზიციები არა მხოლოდ კონკრეტულად რკინიგზის პროექტის, არამედ ზოგადად ამგვარი პროექტების ჭრილში დანახული განვითარების გეზის მიმართ.

პროექტის კონსერვაციასთან ერთად, ოფიციალური მოსკოვიდან ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის დაფინანსება შემცირდა და საბოლოოდ შეწყდა. კვლევის პროცესში ჩაწერილი თითოეული რესპონდენტი აღნიშნავს, რომ ღრმა ეკონომიკურ კრიზისში მყოფ საბჭოთა კავშირს ხელს აღარ აძლევდა საქართველოს რესპუბლიკისთვის ასეთი მასშტაბის ფულადი რესურსების მიცემა, განსაკუთრებით, როდესაც თბილისის სასმელი წყლით მომარაგების საკითხმა პროექტი კიდევ უფრო გააძვირა.

---

129. გაზეთი „კომუნისტი“, 1988 წლის 23 ივლისი.

130. Ibid.

131. გაზეთი „კომუნისტი“, 1988 წლის 23 ივლისი.

დასკვნის მაგიერ

ვუახლოვდებით რა ანალიზის დასასრულს, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ წინააღმდეგობა ტრანს-კავკასიური რკინიგზის მიმართ იყო ინფრასტრუქტურულ, გარემოსდაცვით, ეკოლოგიურ, ეროვნულ და ანტისისტემურ წინააღმდეგობათა კომპლექსური კონსტელაცია. ამ მრავალმხრივ წინააღმდეგობაში ცენტრალურ როლს, ძირითადად, მეცნიერები, სამეცნიერო თუ აკადემიური ინსტიტუტები და სხვა პროფესიული ჯგუფები ასრულებდნენ, რომლებიც წლების განმავლობაში წერილობითი თუ სიტყვიერი ფორმით აკრიტიკებდნენ პროექტის სხვადასხვა ასპექტს.

წინააღმდეგობის დინამიკა საბჭოთა ინსტიტუტების წიაღში არ ყოფილა ერთგვაროვანი და დროსა და გარემოებებთან ერთად იცვლებოდა. რიგ შემთხვევებში, კრიტიკის საგანია პროექტის გარკვეული მახასიათებლები, ან მშენებლობის პროცესის შეუთავსებლობა საბჭოთა ინსტიტუციურ და საკანონმდებლო ნორმებთან. მაგალითად, მშენებლობის დაწყება სამეცნიერო დასკვნების გარეშე კანონმდებლობასთან შეუთავსებლად ფასდება და განსაკუთრებით ეს საკითხი მაშინ აქტიურდება, როდესაც რკინიგზის მშენებლობით პირდაპირი ზიანი ადგება მატერიალური კულტურის ძეგლებს. მეორე მხრივ კი, განსაკუთრებით წინააღმდეგობის გვიან ეტაპზე, არის აბსოლუტური კრიტიკა, რომლის მიხედვითაც, არცერთი თვალსაზრისით – სოციალური, დემოგრაფიული, ეკონომიკური, ეკოლოგიური, გარემოსდაცვით, კულტურული და სხვა – დამტკიცებული პროექტი მიზანშეწონილი არ არის.

წინააღმდეგობის მეორე შრე, ინსტიტუტებს მიღმა, გაჩნდა ძირითადად პროფესიულ ჯგუფებში, სტუდენტებში (უმეტესწილად თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ფილოლოგიური ფაკულტეტის), მწერლებსა და ინტელექტუალებში. ეს ჯგუფებიც ცდილობენ რკინიგზის პროექტისადმი თავიანთი არგუმენტაცია სამეცნიერო ანალიზზე დაყრდნობით აწარმოონ – იწყებენ ალტერნატიული სამეცნიერო დასკვნების ძიებას, რომლებიც შეეწინააღმდეგებოდა პროექტის მომხრეების მიერ შემოთავაზებულ მტკიცებულებებს. თავის მხრივ, სამეცნიერო პროფესიულ დასკვნებს, რომლებიც ადასტურებს, რომ რკინიგზა არ არის მიზანშეწონილი სხვადასხვა (გეოლოგიური, სეისმური და ა.შ.) კუთხით, თუმცა, ანონიმურობის დათქმით, ასევე მეცნიერები გასცემენ.

საუღელტეხილო რკინიგზისადმი წინააღმდეგობის თითოეულ განზომილებაში იკითხება ეროვნული კულტურის, იდენტობისა თუ ქართული სახელმწიფოებრიობის მნიშვნელობა. თავდაპირველად, როგორც რკინიგზის მოწინააღმდეგეთა არგუმენტებში, ისე ზოგადად ტრანსკავკასიური რკინიგზის საკითხის გარშემო არსებულ დისკუსიებში, დომინირებს რკინიგზის ტრასის მიდამოებში არსებული ისტორიული და კულტურული ძეგლების დაცვის საკითხი, რაც, თავის მხრივ, დაკავშირებული იყო სწორედ ქართული ეროვნულობის, სახელმწიფოებრიობის, ისტორიული მნიშვნელობის თემებთან. ეროვნული მნიშვნელობის საკითხებში განსაკუთრებით გამოირჩეოდა ფშავ-ხევსურეთის რეგიონზე რკინიგზის პოტენციური ზემოქმედების საფრთხეები. რეგიონის ეთნიკური შემადგენლობის პოტენციური ცვლილება, რაც შეიძლება მოჰყოლოდა რკინიგზის მშენებლობას, განიხილებოდა არა მხოლოდ როგორც დემოგრაფიული საკითხი, არამედ – როგორც საფრთხე რეგიონის კულტურული და ისტორიული ქსოვილისთვის. რკინიგზის მოწინააღმდეგეები ფშავ-ხევსურეთის ეთნიკური დივერსიფიკაციისა თუ კონკრეტულად რუსიფიკაციის შესახებ შიშზე საუბარს ოფიციალურ დისკუსიებში ერიდებოდნენ და, ზოგადად, შეგნებულად რჩებოდნენ პერესტროიკით დადგენილ ჩარჩოებში – არ ახსენებდნენ ნაციონალიზმს, დემოგრაფიასა თუ ეროვნულ საკითხს, თუმცაღა, რკინიგზის თემა ამ საკითხებზე მნიშვნელოვან დისკუსიებს აწარმოებს და წინააღმდეგობებსაც გამოავლენს. კიდევ ერთი ფუნდამენტური ფაქტორი, რომელსაც რკინიგზის მოწინააღმდეგე მხარე ოფიციალურ საუბრებში პირდაპირ არ ახსენებს, არის ტრანსკავკასიური რკინიგზის მაგისტრალის გავლით, რუსეთისთვის კიდევ ერთი პირდაპირი შემოსასვლელის გახსნა კავკასიაში, რაც გვიან საბჭოთა საქართველოში უფრო და უფრო მეტ ადამიანს, და განსაკუთრებით ინტელიგენციას, საგანგაშოდ მიაჩნდა.

ამგვარად, ტრანსკავკასიური რკინიგზის წინააღმდეგობის კვალდაკვალ, იკვეთება საბჭოთა სისტემის შიგნით, სამეცნიერო, ინსტიტუციური, კულტურული და ეროვნული ცნობიერების ნიუანსური ურთიერთქმედება. წინააღმდეგობა ასახავს, თუ როგორ იქცევა მსხვილი ინფრასტრუქტურა მნიშვნელოვან აფექტად საბჭოთა განვითარების პოლიტიკის, გარემოს დაცვის, ისტორიულ-კულტურული იდენტობისა და სახელმწიფოებრიობის თემების შესახებ დისკუსიების, დავებისა თუ დილემების წარმოებაში. აღწერილი პროტესტი, ერთი მხრივ, ეწერება გვიან საბჭოთა პერიოდის გარემოსდაცვითი წინააღმდეგობების ტრადიციაში, მათი ფორმირების პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და სტრუქტურულ მიზეზებში. მეორე მხრივ, საბჭოთა კავშირის პერიფერიაში, სადაც სულ მალე ნაციონალიზმი და ეთნონაციონალიზმი რადიკალურ ფორმებს მიიღებს და სხვა ფაქტორებთან ერთად, ეთნიკურ კონფლიქტებში გადაიზრდება, იქმნება პერესტროიკით სულჩადგმული შედარებით ვიწრო, თუმცა მაინც საზოგადოებრივი მობილიზების პრეცედენტი, რომელიც ეროვნული მოძრაობის ლიდერების აქტიური თანამონაწილეობის გარეშე მიმდინარეობს.

საბჭოთა ისტორიოგრაფიაში გავრცელებული შეხედულების საწინააღმდეგოდ, რომელიც მსგავს გარემოსდაცვით წინააღმდეგობებს ე.წ. სუროგატ მოძრაობებად სახავს, რომლებისთვისაც გარემოსდაცვითი საკითხები მხოლოდ სარჩული, ტაქტიკურ-სტრატეგიული გამაერთიანებელია სხვა ტიპის რადიკალური მიზნების, კონკრეტულად კი, ეროვნული დამოუკიდებლობის მოპოვების გზაზე, მოცემული კვლევა შემდეგი ტიპის არგუმენტების აყალიბებს:

გარემოსდაცვითი წუხილი, რომელიც, როგორც კვლევამ გამოკვეთა, რკინიგზის მშენებლობის პრობლემურ საკითხთაგან ყველაზე მძაფრად დგება დღის წესრიგში და საბოლოოდ პროექტის შეჩერების საბაბი ხდება, არ იყო იზოლირებული ეკოლოგიური საკითხებისგან და ღრმადაა გადაჯაჭვული იმ პერიოდის ფართო სოციალურ-პოლიტიკურ, ეკონომიკურ განზომილებებთან. გვიან საბჭოთა კავშირის ერთ კონკრეტულ წინააღმდეგობაზე დაკვირვებით, ცხადი ხდება, რომ გარემოსდაცვითი საწუხარი არ ეხება მხოლოდ ბუნების შენარჩუნებას და ასახავს სხვა პრობლემებსა თუ რეალობებს, ჩვენს შემთხვევაში კი – ერთგვარი ტრამპლინი ხდება ეროვნულ საკითხებზე წუხილის გამოსათქმელად.

მოცემული წინააღმდეგობის ანალიზისთვის, აუცილებელია საბჭოთა ინსტიტუტებისა და ინტელიგენციის ფენომენის გააზრება. მიუხედავად იმპერიული მახასიათებლებისა, საბჭოთა კავშირი თავისი ინტერნაციონალური პოლიტიკით ხელს უწყობდა არარუსი ერებისა და ხალხების ეთნონაციონალური მახასიათებლების ჩამოყალიბებასა და ეროვნულ თვითგამოხატვას. ამავდროულად, თითოეულ რესპუბლიკაში არსებობდა სამეცნიერო ინსტიტუტები, აკადემიები და ა.შ., რომლებიც იდგა საბჭოთა რეჟიმის ცენტრალური გეგმების ლოკალური განხორციელების სადარაჯოზე, ვინაიდან ცოდნა, რომელიც ამ გეგმების განხორციელებას სჭირდებოდა, ადგილობრივად(აც) იწარმოებოდა. განსაკუთრებით გვიან საბჭოთა პერიოდში, ეროვნულ რესპუბლიკებში წახალისებული ინტელექტუალები, საბჭოთა ნარატივების კვლავწარმოებასთან ერთად, აქტიურად იყვნენ დაკავებული ეროვნული დღის წესრიგის წარმოებითაც, საკმაოდ მნიშვნელოვნად ითავისებდნენ თავიანთ, როგორც ეროვნული ინტელიგენციის როლს და, ამავდროულად, რჩებოდნენ საბჭოთა რეჟიმისადმი ლოიალურები. არაერთგან საბჭოთა კავშირში, პირველი გარემოსდაცვითი აქტივისტები სწორედ სამეცნიერო ინსტიტუტებიდან იყვნენ, რადგან ამ მეცნიერების მუშაობის სპეციფიკა და შრომები ცხადს ხდიდა ფიზიკურ გარემოზე თუ ისტორიულ და კულტურულ ძეგლებზე არსებულ და მოსალოდნელ ზიანს. ფიზიკური გარემო და ისტორიული და კულტურული ძეგლები კი განსაკუთრებით ინტელიგენციისთვის ეხიდებოდა ეროვნულობის განცდისა და გაცნობიერების განზომილებებს, რასაც ზოგიერთი ადამიანისთვის გარეშე ჩამრევისგან საფრთხე ემუქრებოდა და ანტიიმპერიულ აფექტებში გარდაიქმნებოდა. ზოგიერთი სპეციალისტისთვის, ვფიქრობთ, მნიშვნელოვანია ვივარაუდოთ, პროფესიული ეთიკიდან გამომდინარე, უბრალოდ დაუშვებელი უნდა ყოფილიყო ინფრასტრუქტურული პროექტის შესაბამისი სამეცნიერო დასკვნების გარეშე განხორციელება მოსალოდ-

ნელი ზიანის გათვალისწინებით, ხოლო ზოგიერთისთვის სწორედ პროფესიული ეთიკის დარღვევა (დასკვნების გაყალბება) იყო მორალურად გამართლებული ეროვნულ ინტერესებს შეპირისპირებული ინფრასტრუქტურის საწინააღმდეგოდ. პარალელურად, ფართომასშტაბიანი ინფრასტრუქტურული პროექტების კვალდაკვალ, იკვეთება მნიშვნელოვანი ასპექტი და, შეიძლება ითქვას, დილემაც ინსტიტუტებისა თუ რიგითი მეცნიერებისთვის. კერძოდ, მსხვილი ინფრასტრუქტურების მშენებლობის პარალელურად, რესპუბლიკაში შემოდიოდა მნიშვნელოვანი ფულადი რესურსები, მათ შორის, სამეცნიერო მუშაობისთვის, რაც, განსაკუთრებით გვიან საბჭოთა პერიოდის არაერთი სამეცნიერო თუ კულტურული მიმართულებისთვის, სამეცნიერო თუ სხვა საქმიანობის წარმოების ხშირად ერთადერთი შესაძლებლობა იყო.

ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტის მიმართ წინააღმდეგობის თანადროული მნიშვნელობის მქონე საკითხია გვიან საბჭოთა პერიოდის ინფრასტრუქტურული დაეჭვება. გვიან საბჭოთა პერიოდი გამოირჩეოდა საბჭოთა რეჟიმისთვის სახასიათო ამბიციური, მაგრამ ხშირად ირაციონალური სამრეწველო და ინფრასტრუქტურული პროექტების მშენებლობით. მიუხედავად რეჟიმის მცდელობისა, მეგაინფრასტრუქტურები წარმოეჩინა, როგორც პროგრესისადმი უპირობო, კოლექტიური რწმენის სიმბოლო, არაშენებული, დაუსრულებელი, უფუნქციო თუ საფრთხის შემცველი ინფრასტრუქტურები უფრო და უფრო მეტად ხდებოდა საბჭოთა რეჟიმის არაეფექტიანობის მარკერები, უფრო და უფრო მეტად წყდებოდა კავშირი ინფრასტრუქტურების კოლექტიური კეთილდღეობის დაპირებასა და საზოგადოებების რეალურ საჭიროებებთან.

საბჭოთა ინფრასტრუქტურული პროექტების ირაციონალურობა კრიტიკის საგანი იყო საბჭოთა მეცნიერებსა თუ პოლიტიკის მგეგმავებში. ხოლო გარდაქმნამ და ღიაობამ ეს დებატები მეტ-ნაკლებად საჯარო სფეროში გადაიტანა: პრესაში ვრცელდებოდა ინფორმაცია საბჭოთა ინფრასტრუქტურული პროექტების ჩავარდნებზე, მათ კორუფციულ ბუნებაზე, საჰაერო თუ სარკინიგზო ავარიებზე და ა.შ.

ამ პერიოდის საბჭოთა საქართველოშიც იწყება სხვადასხვა განზომილების ინფრასტრუქტურული დაეჭვება: ერთი მაგალითი იყო მარაბდა-ახალქალაქის რკინიგზა, რომლის მშენებლობაც ამავე პერიოდში სრულდება და ფაქტობრივად უფუნქციოდ რჩება და მისი ხარჯი დაახლოებით 12-ჯერ აღემატებოდა შემოსავალს – ამას ტრანსკავკასიური რკინიგზის მოწინააღმდეგე მხარეც იყენებს არგუმენტად; არაგვის ხეობაში არსებობს ჟინვალის ჰიდროელექტროსადგური, რომლის შესახებაც საზოგადოებაში მოარული ხმები დადის, რომ არასწორადაა აშენებული და, რომ შეიძლება „გასკდეს“ და თბილისი წალეკოს. და ყველაზე მთავარი, როკის გვირაბის არგუმენტი, რომელზეც ნეგატიური წარმოდგენები ქართულ საზოგადოებაში უკვე არსებობდა, კერძოდ, შეინიშნებოდა ეთნიკური დაძაბულობა სამხრეთ ოსეთის რეგიონში, სადაც ერთხელ უკვე გაიჭრა კავკასიონის ქედი და ტრანსკავკასიური რკინიგზის პროექტი ამის მეორე პრეცედენტს ქმნიდა.

ამგვარად, საბჭოთა განვითარების პრაქტიკა და ნაციონალური პოლიტიკა საკუთარ თავში შეიცავდა წინააღმდეგობრიობას, რომელიც შესაძლო იყო კონკრეტულ ისტორიულ მომენტში არ დამთხვეოდა ცენტრის პოზიციებს და საბჭოთა ცენტრალიზებული სისტემის ლეგიტიმაცია ეჭვქვეშ დაეყენებინა. ამ ჭრილში, ტრანსკავკასიური რკინიგზის მიმართ წინააღმდეგობა სიმპტომატურია და სამეცნიერო, პროფესიული თუ ეროვნულ-კულტურული წინააღმდეგობის ნიშანდობლივ კონსტელაციას ქმნის.



როკის გვირაბის სამხრეთ პორტალი, 1986 წელი, ფოტოს ავტორი ლ. გუსოვი,
წყარო: საქართველოს ცენტრალური კინო-ფოტო-ფონო არქივი



მარაბდა-ახალქალაქის სარკინიგზო ხაზზე მომხდარი ავარია, 1984 წელი.
წყარო: თეონა რეხვიაშვილის საოჯახო არქივი.

ბიბლიოგრაფია

პერიოდული გამოცემები:

კომუნისტი

ახალგაზრდა კომუნისტი

ლიტერატურული საქართველო

Заря Востока

Гудок

Вечерний Тбилиси

Северная Осетия

ჟურნალები:

მეცნიერება და ტექნიკა – №5, 1980

ეკონომისტი – №2, 1982

არქივები:

საქართველოს სსრ კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის არქივი

ფონდი 14, დოკუმენტები: 90 – Протокол №60 и проложения к протоколу заседания бюро ЦК КП Грузии.

193 – Расширенное заседание, бюро ЦК КП Грузии по ворпосам строительства КПЖД, 21 Мая 1987 года.

საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის არქივი

ფონდი 70, დოკუმენტები: 5540 – კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის დაპროექტებისა და მშენებლობის საზოგადოებრივი საკონსულტაციო საბჭოს თავმჯდომარის აკად. თავხელიძის ანგარიში კომპარტიის ცკ ბიუროს 1987 წლის 29 აგვისტოს გაფართოებულ სხდომაზე საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებით.

5362 – ნ. ცომიას, ა. სულაბერიძისა და მ. ჭირაქაძის ინფორმაცია - კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის და სასოფლო-სამეურნეო წარმოება საქართველოს მაღალ მთიანეთში.

5359 – კოლექტიური წერილი კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობისა და ინგუშეთის არქეოლოგიური ძეგლების განადგურების საფრთხის შესახებ.

5350 – აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქ. სახელმწიფო მუზეუმის ექსპედიციის ხელმძღვანელის ისტ. მეცნ. კანდიდატის მ. ხუციშვილისა და მოადგილის ისტ. მეცნ. [გაურკვეველი სიტყვა], გ. ჯალაბაძის, ერთიანი წერილი აკად. ა. აფაქიძისადმი, რკინიგზის ტრანსკავკასიური მაგისტრალის მშენებლობის გამო, პროექტის გამოწვეული საზოგადოებრივი შეშფოთების შესახებ.

5332 – არქეოლოგიური კვლევის ცენტრის ხელმძღვანელის ო. ლორთქიფანიძის წერილი საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდენტ აკად. ა. თავხელიძისადმი კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის ზონაში არქეოლოგიური კვლევა-ძიების შესახებ.

5307 – დოკუმენტები კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობისას აღმოჩენილი ძეგლების შესწავლისა და დაცვის შესახებ.

5325 – კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებული მასალები: ფილოსოფიის ინსტიტუტის ფილოსოფიური მემკვიდრეობის სექტორის გამგის ნ. ნათაძის მოსაზრებები; მშენებლობის ზონაში განლაგებული ძეგლების სია; სახელმწიფო მუზეუმის დირექტორის წერილი აკად ა. თავხელიძისადმი; ნასტაკისის არქეოლოგიური ექსპედიციის ხელმძღვანელის აკ. ბოხოჩაძის მოკლე ანგარიში.

5339 – გეგმა კავკასიონის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობასთან დაკავშირებით, ივ. ჯავახიშვილის ისტორიის, არქეოლოგიისა და ეთნოგრაფიის ინსტიტუტის სამეცნიერო-კვლევითი გეგმის პროექტი.

5314 – აკად. ა. აფაქიძის წერილი აკად. ე. სეხნიაშვილისადმი, კავკასიის საუღელტეხილო მაგისტრალის მშენებლობისას არსებული პროექტით, გამოვლენილი საზიანო პრობლემების შესახებ.

5344 – აკად. გუნიას ზოგიერთი მოსაზრება კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების შესახებ.

5354 – საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის დირექტორის პროფ. ლ. ჭილაშვილის ანგარიში კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის ზონაში მომუშავე ეთნოგრაფიული ექსპედიციის მუშაობის შესახებ.

5306 – 1986-2000 წწ.-ში კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის დაგეგმილ ტრასაზე არსებული ისტორიულ-არქეოლოგიური და ეთნოგრაფიული ძეგლების ხარჯთაღრიცხვა.

5029 – აკად. გ. მელიქიშვილის წერილი აკად. ა. თავხელიძისადმი – კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზასთან დაკავშირებით ეთნოგრაფიული ექსპედიციის მოთხოვნათა შესახებ

5356 – ა. აფაქიძის მოხსენება კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობისა და მოქმედების ზოგიერთი სოციალ-ეკონომიკური, დემოგრაფიული და ისტორიულ-არქეოლოგიური მხარის შესახებ.

5345 – საქ. სსრ მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდიუმის 1987 წლის 25 ივნისის №130 დადგენილება – კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის დაპროექტების, მშენებლობისა და ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული სამეცნიერო-კვლევითი სამუშაოების საკოორდინაციო საბჭოს შემადგენლობის გაფართოების შესახებ.

5338 – აკად. ა. აფაქიძის მოხსენება ც.კ.-ის ბიუროს სხდომაზე კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის ზონაში, არქეოლოგიური და ეთნოგრაფიული ძიების მიმდინარეობისას აღმოჩენების შესახებ.

5331 – [ნოდარ ნათაძის წერილი]

5332 – არქეოლოგიური კვლევის ცენტრის ხელმძღვანელის ო. ლორთქიფანიძის წერილი საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის პრეზიდენტ აკად. ა. თავხელიძისადმი – კავკასიის საუღელტეხილო რკინიგზის მშენებლობის ზონაში არქეოლოგიური კვლევა-ძიების შესახებ.

გამოყენებული ლიტერატურა

გულუა, ბ. (2023). საქართველოს დაბადება [გადაცემა]. YouTube. ბოლოს ნანახია 10.03.2024, https://youtu.be/CYD59czQbJ4

ვარდოსანიძე, ლ., & კვერენჩხილაძე, რ. (1976). *ტრანსკავკასიონის საუღელტეხილო რკინიგზის პრობლემა.* თბილისი: საქართველოს სსრ საზოგადოება „ცოდნა».

საქართველოს სოციალისტური საბჭოთა რესპუბლიკის მუშათა და გლეხთა მთავრობის კანონთა და განკარგულებათა კრებული №14, თბილისი: იუსტიციის სახალხო კომისარიატი, https://dspace.nplg.gov.ge/handle/1234/43290

სართანია, ქ. (2023). *პროტესტი საბჭოთა საქართველოში: 1978-1991.* თბილისი: ილიას სახელმწიფო უნივერსიტეტი.

სუნი, რ. გ. (2022). *ქართველი ერის ჩამოყალიბება.* თბილისი: გამომცემლობა ზიარი.

შევარდნაძე, ე. (1981). *საქართველოს კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის ანგარიში: მოხსენება საქართველოს კომპარტიის XXVI ყრილობის 1981 წლის 22 იანვარს - საბოლოო სიტყვა. 1981 წლის 24 იანვარს.* თბილისი: საბჭოთა საქართველო.

ცინცაძე, გ. (2023). ქართული ენერგეტიკა საბჭოთა კავშირში. თბილისის არქიტექტურის ბიენალე, *იანვარი თებერვალი მარტი* (გვ. 67-101). ტალინი: printon a.s.

Aliyev, H. (2015). Institutional Transformation and Informality in Azerbaijan and Georgia. In J. Morris, & A. Polese, *Informal Economies in Post-Socialist Spaces: Practices, Institutions and Networks.* PALGRAVE MACMILLAN.

Anand, N., Gupta, A., & Appel, H. (2018). Introduction: Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure. In N. Anand, A. Gupta, & H. Appel, *THE PROMISE OF INFRASTRUCTURE* (pp. 1-41). duke university press.

Aurélie, C. (2007, November 5). The massive deportation of the Chechen people: How and why Chechens were deported. *Online Encyclopedia of Mass Violence*.

Barry, A. (2013). *Material politics: Disputes along the pipeline.* John Wiley & Sons.

Bittner, S. V. (2008). *The Many Lives of Khrushchev's Thaw: Experience and Memory in Moscow's Arbat. Illustrated edition.* Ithaca: Cornell University Press.

Brown, K. (2019). *Manual for Survival: A Chernobyl Guide to the Future .* New York, London: W. W. Norton & Company.

Burke, P. (1987). *The Historical Anthropology of Early Modern Italy: Esseys on Perception and Communication.* Cambridge: Cambridge University Press.

Clarke, S. (2007). *The development of capitalism in Russia.* Routledge.

Dawson, J. I. (1996). *Eco-Nationalism: Anti-Nuclear Activism and National Identity in Russia, Lithuania, and Ukraine.* Durham and London: Duke University Press .

Derluguian, G. M. (2005). *Bourdieu's Secret Admirer in the Caucasus: A World-System Biography.* Chicago and London: The University of Chicago Press.

Doose, K. (2019). Green Nationalism? The Transformation of Environmentalism in Soviet Armenia, 1969–1991. *Ab Imperio*, 181-205.

Evtuhov, C., Lajus, J., & Moon, D. (2023). Introduction. In C. Evtuhov, J. Lajus, & D. Moon, *Thinking Russia's History Environmentally* (pp. 1-25). Berghahn Books.

Foster, J. B. (2015). Late Soviet Ecology and the Planetary Crisis. *Monthly Review, Volume 67, Issue 02*.

Gambino, E. (2021). (Re)producing the logistical future: ethnography, infrastructure and the making of Georgia's global connections. *Doctoral thesis (Ph.D)*. University College London.

Garcelon, M. (1997). The estate of change: The specialist rebellion and the democratic movement in Moscow, 1989-1991. *Theory and Society 26*, 39-85.

Harvey, P., & Knox, H. (2015). *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise.* Ithaca and London: Cornell University Press.

Hunter, H. (1957). *Soviet transportation policy.* Harvard University Press.

Jones, S. F. (2007). The Caucasian mountain railway project. a victory for glasnost? *Central Asian Survey*, 47-59.

Josephson, P., Dronin, N., Mnatsakanian, R., Cherp, A., Efremenko, D., & Larin, V. (2013). *An Environmental History of Russia.* New York: Cambridge University Press.

Kaiser, C. P. (2022). *Georgian and Soviet: Entitled Nationhood and the Specter of Stalin in the Caucasus.* Ithaca and London: CORNELL UNIVERSITY PRESS.

Kalinovsky, A. M. (2018). *Laboratory of Socialist Development: Cold War Politics and Decolonization in Soviet Tajikistan.* Ithaca and London: Cornell University Press.

Kalinovsky, A. M. (2022). "The Pillars of Our Statehood:" Glasnost', Soviet Networks, and National Mobilization. *Russian History 4*, 264-188.

Kohl, P. L., & Tsetskhladze, G. R. (1995). Nationalism, politics, and the practice of archaeology in the Caucasus. In P. L. Kohl, & C. Fawcett, *Nationalism, politics, and the practice of archaeology* (pp. 149-174). Cambridge University Press.

Kornai, J. (1992). *The Socialist System: The Political Economy of Communism.* Princeton, N.J.: Princeton University Press.

Kotkin, S. (1992). *Steeltown, USSR: Soviet society in the Gorbachev era.* Univ of California Press.

Lane, D. (1992). *Soviet Society Under Perestroika.* London and New York: Routledge.

Lane, D. (2011). *Elites and Classes in the Transformation of State Socialism.* New York: Routledge.

Ledeneva, A. (2008). Blat and Guanxi: Informal Practices in Russia and China. *Comparative Studies in Society and History*, 118-144.

Lehmann, M. (2015). Apricot Socialism: The National Past, the Soviet Project, and the Imagining of Community in Late Soviet Armenia. *Slavic Review, Vol. 74, No. 1*, 9-31.

Micklin, P. P. (1988). Disiccation of the Aral Sea: A Water Management Disaster in the Soviet Union. *Science 241, no. 4870*, 1170-1176.

Micklin, P. P., & Bond, A. R. (2013). Reflections on environmentalism and the river diversion projects. *Soviet Economy, 4(3)*, 253-274.

Palmié, S., & Stewart, C. (2016). Introduction for an Anthropology of history. *Journal of Ethnographic Theory, 6(1)*, 207-236.

Payne, M. J. (2001). *Stalin's Railroad: Turksib and the Building of Socialism, 1st edition.* University of Pittsburgh Press.

Peterson, D. J. (1993). *Troubled Lands: The Legacy of Soviet Environmental Destruction.* New York: Routledge.

Peterson, M. K. (2019). *Pipe Dreams: Water and Empire in Central Asia's Aral Sea Basin.* Cambridge University Press.

Roe, A. D. (2016). *INTO SOVIET NATURE: TOURISM, ENVIRONMENTAL PROTECTION, & THE FORMATION OF SOVIET AND RUSSIAN NATIONAL PARKS, 1950s-1990s.* Washington DC: Ph.D. Theses.

Rogacheva, M. (2017). *The Private World of Soviet Scientists from Stalin to Gorbachev.* Cambridge University Press.

Slezkine, Y. (1994). The USSR as a Communal Apartment, or How a Socialist State Promoted Ethnic Particularism. *Slavic Review Vol. 52, No. 2*, 414-452.

Steger, T. (2009). The Role of Culture and Nationalism in Latvian Environmentalism and the Implications for Environmental Justice. In Y. O. Himmelberger, & J. Agyeman, *Environmental Justice and Sustainability in the Former Soviet Union* (pp. 141-153). Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

Suny, R. G. (1998). *The Soviet experiment: Russia, the USSR, and the successor states.* New York: Oxford University Press.

Suny, R. G. (2012). The contradictions of identity: being Soviet and national in the USSR and after. In M. Bassin, & C. Kelly, *Soviet and Post-Soviet Identities* (pp. 17-37). Cambridge: Cambridge University Press.

Tromly, B. (2013). *Making the Soviet Intelligentsia: Universities and Intellectual Life under Stalin and Khrushchev.* Cambridge University Press.

Verdery, K. (1991). *National ideology under socialism: identity and cultural politics in Ceausescu's Romania.* University of California Press.

Verdery, K. (1991). *National ideology under socialism: Identity and Cultural Politics in Ceausescu's Romania.* Berkeley / Los Angeles / Oxford: UNIVERSITY OF CALIFORNIA PRESS.

Vucinich, A. (1984). *Empire of Knowledge: The Academy of Sciences of the USSR 1917-1970.* University of California Press.

Ward, C. J. (2009). *Brezhnev's folly: The building of BAM and late Soviet socialism.* University of Pittsburgh Press.

Weiner, D. R. (1999). *A Little Corner of Freedom: Russian Nature Protection from Stalin to Gorbachëv.* Berkeley · Los Angeles · Oxford: University of California Press.

Westwood, J. N. (2002). *Soviet Railways to Russian Railways.* PALGRAVE.

Интернет-источник. Железнодорожный транспорт послереволюционной России и Советского Союза. Retrieved October 27, 2023, from https://umczdt.ru/news/demohtml/110.html

Проект Кавказской перевальной железной дороги: Охрана окружающей среды (Часть 13). (1987). Тбилиси.

Хуцишвили, М. (1988). *Ингушетия. Следуя по Кавказской перевальной железной дороге* [Film]. YouTube. Retrieved March 22, 2024, from https://www.youtube.com/watch?v=XaKWfv95zgs